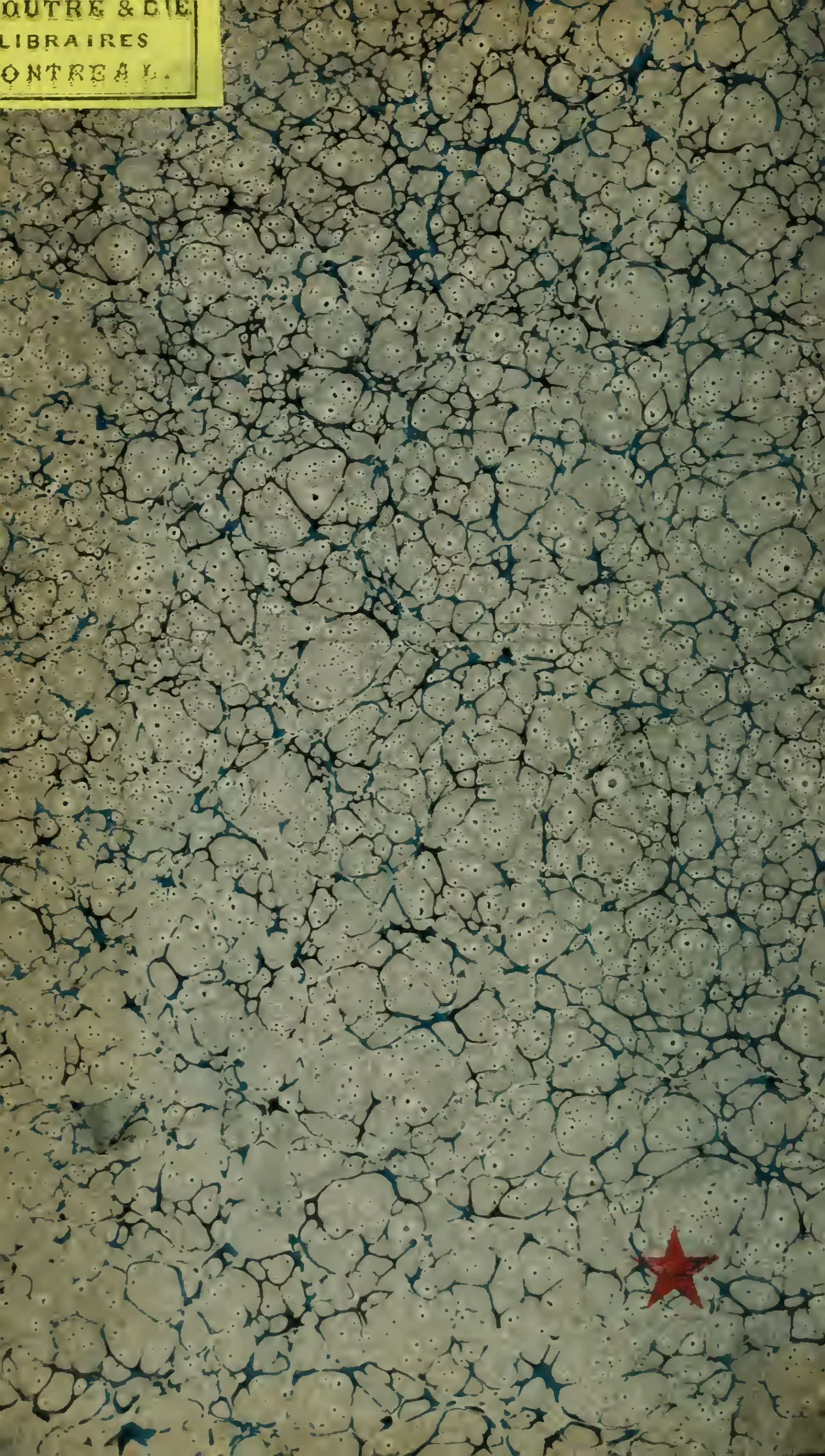
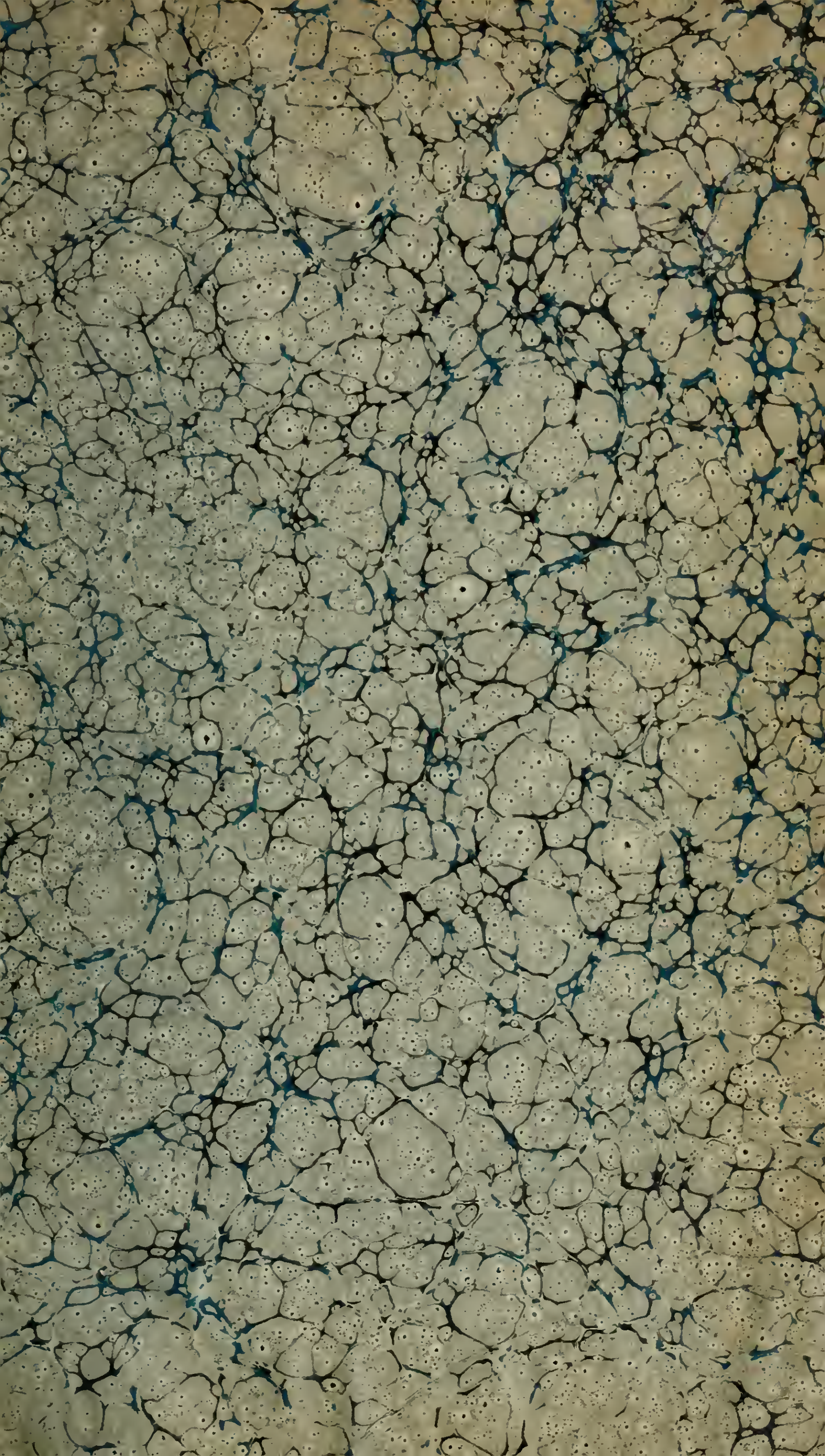



OUTRE & CIE
LIBRAIRES
ONTREAL.



[illegible]

COURS

DE

DROIT COMMERCIAL.

TOME DEUXIÈME.

PARIS. — TYPOGRAPHIE DE HENRI PLON,
IMPRIMEUR DE L'EMPEREUR,
RUE GARANCIÈRE, 8.

COURS

DE

DROIT COMMERCIAL

PAR J. M. PARDESSUS.

SIXIÈME ÉDITION.

PUBLIÉE

PAR

M. EUGÈNE DE ROZIÈRE

PETIT-FILS DE L'AUTEUR.

TOME DEUXIÈME

H. E. Taschereau

PARIS

HENRI PLON, LIBRAIRE-ÉDITEUR

RUE GARANCIÈRE, 8

1856

COURS

DE

DROIT COMMERCIAL.

SUITE DE LA TROISIÈME PARTIE.

DES CONTRATS COMMERCIAUX AUTRES QUE CEUX DU COMMERCE MARITIME.

TITRE IV.

DU NANTISSEMENT OU GAGE.

484. Le créancier d'une somme ou d'un droit quelconque peut acquérir, pour sûreté de ce qui lui est, ou même de ce qui pourra lui être dû, soit à une époque quelconque, soit à l'avénement d'une condition, un privilége sur des objets mobiliers, qu'on nomme *gage* ou *nantissement,* et qui lui donne une garantie réelle, indépendamment de ses actions personnelles contre le débiteur. La convention, qui intervient dans ce cas, n'est point, par sa nature, essentiellement commerciale. Elle prend en général le caractère qui résulte de l'objet du contrat ou des présomptions expliquées n°s 48 et suivants. Nous verrons toutefois, n° 490, que les principes du droit civil subissent d'importantes modifications dans les nantissements commerciaux.

Nap. 2072.

Ce contrat doit être considéré sous deux rapports distincts, qui ne peuvent être confondus sans s'exposer à de graves erreurs : 1° entre les contractants; 2° à l'égard des tiers. Ce sera l'objet des deux chapitres suivants.

CHAPITRE PREMIER.

Effets du nantissement entre les contractants.

485. Le plus souvent, le gage est livré au créancier par son débiteur. Il peut aussi l'être par un tiers, qui alors ne conserve de droits sur sa chose, qu'autant que le créancier est satisfait, sauf ses actions particulières contre le débiteur, en faveur de qui il a donné le gage. Toutes choses corporelles ou incorporelles peuvent être données en gage; il n'y a pas d'exception, même pour les navires, sauf ce que nous dirons plus bas relativement à la preuve.

Le nantissement est presque toujours l'objet d'une convention, par laquelle le débiteur ajoute à l'obligation principale qu'il a contractée la garantie résultant de la chose qu'il donne, ou qu'un tiers donne pour lui en gage. Ce contrat, qui par sa nature est accessoire, puisqu'il suppose l'existence d'une dette garantie, est quelquefois formé en même temps que le contrat qui constitue cette dette; quelquefois il est formé postérieurement. Dans l'un et l'autre cas, la convention, considérée sous les seuls rapports des parties contractantes, n'est assujettie qu'aux formes des autres engagements commerciaux (1). Ainsi, un créancier pourrait offrir et faire la preuve par livres, correspondance, et même par témoins, si le tribunal jugeait à propos de l'admettre, qu'un objet dont il est détenteur, ou dont un tiers est détenteur, a été livré par le débiteur pour lui garantir le payement de *telle* somme ou l'accomplissement de *telle* obligation (2). Ainsi, un débiteur pourrait offrir et faire la même preuve contre celui qui, étant détenteur d'un objet mobilier, invoquerait, pour s'en dire propriétaire, la présomption dont nous avons parlé n° 272, et réclamer la restitution de cet objet, à la charge toutefois d'exécuter les obligations dont ce gage était la sûreté Il n'est même pas indispensable, dans

(1) Rej., 13 juillet 1824, D. 2, 773, n° 2.

(2) Rej., 31 mai 1836, D. 36, 1, 378.

notre opinion, qu'une dette existe déjà pour qu'un engagement valable de nantissement ait lieu. On pourrait promettre un gage, non-seulement pour sûreté d'une obligation principale déjà créée, mais encore pour sûreté d'une obligation future; de même qu'on a vu, n° 156, que des promesses de prêts pouvaient être garanties par des hypothèques. Celui qui sur la foi de cette promesse aurait fait des avances ou autres déboursés, serait fondé à exiger que le gage fût remis entre ses mains, ou dans celles du tiers désigné, à l'époque convenue, ou, si les parties n'ont rien stipulé de précis à cet égard, dans le délai déterminé par les juges, pourvu que de son côté il eût rempli ou offert de remplir l'engagement corrélatif contracté par lui. A défaut de livraison du gage, il pourrait être autorisé par le juge à s'en mettre en possession par voies de saisie et de contrainte, si l'objet destiné à servir de gage était encore dans les mains de celui qui l'a promis, afin d'être autorisé à le conserver pour sûreté de sa créance.

C'est à la classe des prêts sur nantissement qu'on peut rattacher une espèce de négociation, dont les créances sur l'État, appelées inscriptions de la dette publique, ou des effets livrables de la même manière, sont susceptibles. Le vendeur et l'acheteur conviennent de reculer l'exécution d'un marché d'une époque à l'autre, et l'acheteur paye au vendeur, qui reste nanti du titre vendu, une somme pour la différence présumée entre le cours de la rente au comptant et celui de la rente livrable et payable à une époque plus reculée (ordinairement d'un mois à l'autre). Cette différence résulte du plus ou moins d'opérations au comptant ou à terme, celles-ci étant en général plus multipliées que les premières. Cette opération, qu'on appelle *report,* produit une sorte de prêt sur nantissement, à l'occasion duquel on peut se demander s'il est légitime d'en retirer un intérêt supérieur au taux fixé par la loi. La nature de l'opération semble le permettre. La hausse du report tient presque toujours à la hausse de la rente. Celui qui a vendu en report conserve, pour sûreté de ce qui lui est dû, l'effet qu'il a vendu; mais le

prix de cet effet peut baisser; et, si l'acheteur ne prend pas livraison, le vendeur aura entre les mains une valeur diminuée. Ce risque paraît suffisant pour justifier la spéculation, dont l'effet peut être quelquefois de procurer un profit supérieur au taux légal de l'intérêt, mais assez souvent d'y être inférieur.

Mais, indépendamment de ces cas, il y a des conventions tacites de gage, qui résultent des présomptions créées par la loi, ou déduites, soit de l'intention des parties, soit de la manière dont l'usage a réglé les effets de certaines négociations. Ainsi, lorsque celui qui était débiteur envers un créancier déjà nanti d'un gage a contracté une seconde dette
Nap. 2082. devenue exigible avant que la première fût acquittée, le gage est présumé de plein droit affecté à la sûreté des deux créances. Il serait naturel et conforme à l'équité de voir une convention tacite de gage dans la rétention appartenant à celui qui, comme mandataire, dépositaire, ou à tout autre titre, aurait reçu des objets qui lui auraient occasionné des dépenses, ou donné droit de demander un salaire pour ses soins.

C'est encore par une convention tacite de nantissement que les effets de commerce, entrés dans les comptes courants dont nous avons parlé n° 476, répondent à celui qui les a reçus des résultats de ce compte; que l'accepteur d'une lettre de change, par les raisons développées n° 379, n'est pas obligé de se dessaisir de ce qu'il doit au tireur; que celui qui, soit à titre de dépositaire, entrepositaire ou autre analogue, soit à titre de mandataire simple, facteur ou préposé, gérant d'affaires, commissionnaire, agent de change, a reçu des valeurs de la personne pour qui il agissait, ou au nom de cette personne, a droit de retenir tout ce qu'il a reçu jusqu'à ce qu'il ait été rempli intégralement de ses avances et salaires, s'il y a lieu.

486. Le créancier, lorsqu'il a reçu le gage, ou que ce gage a été livré à un tiers chargé de le recevoir et de le conserver pour lui, a droit de le garder jusqu'à parfait payement,

même de le revendiquer, s'il lui a été enlevé par dol ou par fraude. Il doit veiller en bon père de famille, et avec les mêmes soins que le dépositaire salarié (1), à la conservation du gage; il répond de toute détérioration ou perte, à moins qu'elle ne provienne de force majeure, ou du vice propre de la chose (2); en cas de négligence ou d'abus, la restitution du gage peut être ordonnée, même avant le payement de la dette. Il doit tenir compte au débiteur des fruits que la chose engagée a pu produire. Si donc elle consiste en une créance portant intérêts, il doit les percevoir, et les imputer sur les intérêts de la dette; ou si cette dette n'en produit pas, sur le capital, à moins que la nature de la négociation ne s'y oppose. A l'échéance de la créance engagée, il doit faire, pour la recouvrer, les actes conservatoires et les poursuites, dont l'omission ou le retard pourrait entraîner quelque déchéance; car, dans ce cas, recevoir et même exiger le payement, c'est conserver. Il pourrait arriver que l'objet donné en gage fût de nature à être loué, et que le débiteur et le créancier fussent convenus que ce dernier aura droit de faire la location, pour en imputer les fruits sur sa créance. Une telle convention doit être exécutée; mais nous douterions de la validité d'une clause qui autoriserait le créancier à s'approprier tous les produits du gage, en compensation des intérêts qui lui sont dus. L'injustice d'une telle clause serait d'autant plus grave, qu'en général l'usage des choses mobilières les détruit notablement. Cette faculté de location et même d'usage, à la charge d'un loyer, résulte quelquefois, sans qu'une stipulation soit nécessaire, de la nature de la chose donnée en gage : tel serait, comme on le verra n° 489, un navire qui dépérit par le nonusage et dont l'emploi produirait un fret. Enfin, le créancier doit restituer le gage, ou la valeur qu'il a touchée dans le cas ci-dessus, aussitôt après l'acquittement total de sa créance. A son tour, il peut toujours réclamer cette créance,

Nap. 2080. Nap. 2082. Nap. 2081.

(1) Rej., 3 décembre 1818, D. 19, 1, 24.
(2) Rej., 3 décembre 1834, D. 35, 1, 61.

par voie d'exception, contre la demande en restitution du gage qu'intenterait le débiteur, sans que celui-ci soit admissible à opposer la prescription, dont elle se trouverait avoir été frappée dans l'intervalle.

On voit par là que jamais un créancier qui a reçu une
Nap. chose en gage ne peut en acquérir la propriété par quelque
2236. laps de temps que ce soit : celui qui l'a donnée et ses ayants
Com. cause conservent toujours le droit de la revendiquer. L'en-
547. gagiste ne peut s'y opposer, ni refuser de la montrer à ceux
Nap. qui se présenteraient pour l'acheter; mais il n'est pas tenu
2082. de s'en dessaisir, sans qu'on l'ait payé en totalité, tant du principal que des accessoires de la dette, et des dépenses qu'il aurait faites pour la conservation du gage. Le créancier ne peut, à défaut de payement à l'échéance, même quand le
Nap. débiteur serait tombé en faillite, disposer purement et sim-
2078. plement du gage pour se payer, encore bien qu'il y ait été autorisé par la convention : il est fondé seulement à faire ordonner en justice que l'objet sera vendu, soit aux enchères, soit avec certaines formes spéciales que nous avons fait connaître n°s 131 et 270, ou qu'il lui demeurera en payement pour le prix d'estimation ; et dans l'un et l'autre cas ce
Com. prix s'impute sur ce qui lui est dû, sans préjudice de son
548. droit d'exiger le surplus. Nous avons vu, nº 272, quel serait, à l'égard d'un tiers de bonne foi, l'effet de la disposition que l'engagiste aurait faite de la chose qu'il ne tenait qu'à titre de nantissement.

Indépendamment de ce qui vient d'être expliqué, les principes généraux peuvent être modifiés, sous un grand nombre
Nap. de rapports, par suite des lois ou règlements, qui, dans le
2084. cas indiqué nº 31, autorisent des maisons de prêt sur nantissement, établies par des particuliers ou par des administrations municipales. La nature de ces exceptions et des causes qui peuvent les dicter ne nous permet pas de nous en occuper; d'ailleurs les règlements donnés à ces établissements soumettent, dans un grand nombre de circonstances, les contestations qui en résultent à la juridiction administrative.

CHAPITRE II.

Du nantissement dans ses rapports avec les tiers.

1187. Indépendamment des effets entre le créancier et le débiteur, que nous venons d'expliquer, le nantissement en produit un autre contre les tiers : c'est d'assurer au créancier nanti un privilége, qui lui donne droit d'être payé sur la chose engagée, par préférence à tous créanciers autres que ceux dont nous parlerons n° 1191. L'acquisition de ce privilége est soumise à d'autres règles que celles qui concernent la validité du contrat entre le créancier et le débiteur seulement; et ce dernier ne serait pas recevable à les invoquer en sa faveur personnelle (1). Nous allons les faire connaître.

Lorsqu'il s'agit d'une valeur excédant cent cinquante francs, il faut qu'un acte authentique ou un acte sous signature privée ayant date certaine, suivant les règles du droit civil, contienne, ou dans son texte, ou par un écrit annexé, la déclaration de la somme due, l'espèce, la nature, les quantités, poids, mesures, nombre et qualités des marchandises ou autres objets remis en gage (2). Les énonciations ci-dessus sont requises pour empêcher que, dans un grand nombre de circonstances, on ne change frauduleusement une vente en nantissement, ou un nantissement en vente, puisque nous avons vu, n° 246, que les mêmes conditions n'étaient pas requises pour la validité d'une vente, même à l'égard des tiers. Elles ont pour objet de prévenir, en cas de faillite du débiteur, des connivences favorables à un créancier et nuisibles à l'intérêt des autres. Il importerait peu que la preuve du nantissement résultât des registres, de la correspondance ou de tous autres renseignements non suspects (3).

Nap. 1328, 1341, 2074. Com. 95.

(1) Rej., 13 juillet 1824, D. 2, 773, n° 2.
(2) Rej., 4 mars 1811, D. 11, 1, 166.
(3) Cass., 5 juillet 1820, D. 20, 1, 577.

488. C'est la possession de la chose qui assure au créancier le privilége naissant du gage. Ainsi, il ne l'acquiert point avant la délivrance réelle, sauf l'exception qui sera indiquée n° 490; et par conséquent, il le perd, dès qu'il ne possède plus le gage : mais il est réputé avoir conservé la possession, tant que l'objet est, ou dans un dépôt public, ou entre les mains de personnes à qui il l'aurait lui-même remis à titre précaire. Ainsi, le commissionnaire, qui, après avoir fait des dépenses pour des marchandises, les expédie à son commettant, qui lui a promis de le rembourser sur-le-champ, et n'a pas rempli sa promesse, conserve son privilége tant que la marchandise, objet de ses avances, est dans le port, dans un entrepôt ou autre lieu public, ou entre les mains du voiturier dont il a fait choix pour les conduire au lieu que le commettant lui a indiqué (1); des tiers ne pourraient point y acquérir de droits à son préjudice. Mais si le voiturier a remis les choses qui lui ont été confiées, soit au commettant, soit à un commissionnaire chargé de les recevoir en son nom, le privilége du premier commissionnaire est perdu.

489. L'espèce de la chose donnée en nantissement pourrait, dans ce cas particulier, exiger l'observation de formalités analogues à celles qui sont exigées, lorsque le nantissement porte sur des choses non susceptibles d'une détention corporelle. Ainsi, le créancier, à qui un navire aurait été donné en gage, doit se faire remettre par le débiteur les pièces qui constatent la propriété, et qui représenteront entre ses mains le navire, que la nature des choses et l'intérêt commun exigent de laisser voyager; il se trouve en quelque sorte dans la même position que s'il avait reçu en gage une créance, dont les titres seuls peuvent lui être délivrés, ainsi que nous l'expliquerons plus bas. Détenteur de ces pièces, sans lesquelles nous verrons, n° 607, qu'on ne peut valable-

(1) Rej., 7 juin 1825, D. 25, 1, 336.

ment faire la vente d'un navire, il requerra l'énonciation de son acte de nantissement sur les registres d'inscription maritime, et fera opposition à ce qu'on délivre, à son préjudice, des passe-ports à un acquéreur, qui aurait acheté le navire du débiteur par qui il a été donné en gage. Comme la seule convention ne suffit pas pour rendre l'acquéreur d'un navire propriétaire incommutable à l'égard des créanciers du vendeur; comme il ne purge leurs droits qu'après qu'il a fait voyager le navire sous son nom, celui qui payerait avant l'accomplissement de cette formalité, et au préjudice du créancier qui a rendu ses droits notoires, aurait à se reprocher son imprudence.

Lorsque c'est une créance qui est donnée en gage, l'acte de nantissement doit être signifié au débiteur. Si la créance est transmissible par voie d'endossement, une signification n'est pas requise; et l'endossement, qui contiendrait des énonciations suffisantes pour établir le droit du créancier nanti, lui assurerait le privilége (1), ainsi que nous l'avons dit n° 350. Nap. 2075.

Si les créances données en nantissement sont des inscriptions sur le grand-livre de la dette publique, sur lesquelles la banque de France est autorisée par les lois des 16 janvier 1808 et 17 mai 1834 à faire des avances aux propriétaires, ceux-ci doivent, conformément à l'article 2 de l'ordonnance du 15 juin 1834, en faire le transfert à la banque dans les formes expliquées n° 315; et, lorsqu'ils se sont libérés, la banque leur en fait à son tour un transfert, qui leur en restitue la propriété; s'il s'agit d'actions d'une société anonyme, dont Com. 36. le transfert s'opère par inscription sur les livres de cette société, on doit remplir les mêmes formalités que pour les prêts faits par la banque de France.

On en conclut, et telle est la jurisprudence, que, si les créances étaient payables au porteur, le nantissement s'opé-

(1) Rej., 17 mars 1829, D. 29, 1, 183. Rej., 6 août 1845, D. 45, 1, 392.

rerait par la seule remise du titre, de même que la propriété en peut être transmise, comme on l'a vu n° 313.

Ces règles sur la nécessité d'actes ayant date certaine, pour assurer le privilége du nantissement, ne font point obstacle à l'application des principes du droit commun, qui admettent la rétention des choses appartenant à autrui, pour sûreté des avances faites relativement à ces choses, ainsi qu'on l'a vu n° 485.

490. La rigueur des principes que nous venons d'exposer est modifiée dans certains cas, où la nature des opérations commerciales commande plus de célérité et de simplicité.

Com. 93, 94. Tout commissionnaire ou dépositaire, qui a fait des avances sur des marchandises à lui expédiées d'une autre place, pour être vendues au compte d'un commettant, a privilége sur ces objets pour le remboursement de ce qu'il a prêté ou avancé, et pour les intérêts et frais, si elles sont à sa disposition dans ses magasins ou dans un dépôt public, ou si, avant qu'elles soient arrivées, il peut constater par un connaissement ou par une lettre de voiture l'expédition qui lui en a été faite; et lorsque ces marchandises ont été vendues et livrées par lui ou son représentant pour le compte du commettant, il se rembourse sur le prix de la vente.

Ces dispositions, que nous transcrivons du Code de commerce, donnent lieu à plusieurs questions importantes, que nous allons essayer de résoudre. Le législateur a employé les mots : *marchandises pour être vendues;* et, en argumentant avec quelque subtilité, on pourrait dire que le privilége n'est pas accordé à un prêteur, qui n'a pas reçu la mission de vendre les choses en vue desquelles il a fait des avances. Mais la jurisprudence constante a reconnu que le texte était simplement démonstratif (1). De même, il n'est pas nécessaire que l'envoi ait été fait directement au prêteur. Celui

(1) Rej., 16 décembre 1835, D. 38, 1, 90. Cass., 6 mars 1845, D. 45, 1, 231.

qui aurait acheté une certaine quantité de marchandises, qu'il s'est fait expédier, pourrait avant qu'elles lui fussent arrivées, les affecter à des avances que lui ferait un tiers, et en conséquence transmettre ses droits à celui-ci pour sûreté du prêt qu'il en recevrait, comme il pourrait les vendre (1), ainsi qu'on le verra n° 1290.

On abuserait encore du texte de la loi, si on exigeait que l'expédition de la marchandise pour entrer dans les magasins du prêteur ou de la personne chargée de la recevoir pour lui, précédât la délivrance des fonds ou les avances faites de toute autre manière à l'emprunteur. Cette manière de voir, quoique appuyée sur quelques arrêts (2), ne nous paraît justifiée, ni par le texte, ni par l'esprit de la loi. Sans doute, comme on l'a vu n° 488, le prêteur ne pourrait exercer son privilége sur un objet qui ne lui aurait été encore délivré, (ni corporellement, ni symboliquement), mais il ne s'ensuit pas que la tradition ait dû nécessairement précéder, ou du moins accompagner le déboursé fait par le prêteur. S'il a eu la facilité de faire ce déboursé sur la simple promesse de la remise d'un gage, il a pu commettre une imprudence, car cette promesse ne lui a conféré qu'une action pour se le faire livrer ; mais qu'importe l'époque à laquelle la livraison sera faite, pourvu que ce soit dans un temps où l'emprunteur en avait la libre disposition ? Aucune loi, aucun principe n'interdit de faire un prêt, à la condition qu'ultérieurement l'emprunteur livrera un gage dont on convient. Dès que cette condition aura été accomplie, les choses se trouveront au même point qu'elles auraient été, si le versement des deniers prêtés et la tradition du gage avaient été simultanés.

On entend par le mot *avances*, sauf le cas de conventions contraires, toutes sommes, valeurs, acceptations, four-

---

(1) Rej., 18 juin 1829, D. 29, 1, 263. Rej., 1er décembre 1840, D. 41, 1, 50.

(2) Cass., 18 mars 1845, D. 45, 1, 242. Rej., 4 décembre 1848, D. 48, 1, 227.

nies ou données sur la foi de la consignation, même pour causes étrangères aux marchandises consignées (1). Si le prêteur et l'emprunteur étaient en compte courant (d'avances et de remboursements réciproques), les marchandises données en nantissement restent, aussi longtemps qu'il en subsiste à la disposition du prêteur, affectées aux prêts successifs qu'il peut faire. C'est la conséquence de ce que nous avons dit n° 485.

Au premier coup d'œil, on pourrait croire que, si le prêteur et l'emprunteur résident dans la même place de commerce, le privilége dont il vient d'être parlé n'existe pas, parce que les parties pouvaient se conformer aux règles expliquées n° 487. Mais l'intérêt du commerce a fait décider que, si la marchandise a été expédiée d'une place dans une autre, à l'effet d'y être vendue pour le compte de l'emprunteur par l'entremise du prêteur ou de son représentant, le prêteur a le droit d'invoquer le privilége (2). Il faut se reporter à ce que nous avons dit, n° 332, sur ce qu'on doit entendre par deux places ou villes différentes.

Le connaissement ou la lettre de voiture, dont nous avons parlé, doivent être adressés au prêteur ou à son représentant, à moins qu'ils ne soient rédigés au *porteur*, ou transmis par un endossement régulier (3). Celui à qui ce connaissement ou cette lettre de voiture n'appartiendraient pas à l'un des titres qui viennent d'être indiqués ne pourrait prétendre sur les marchandises y énoncées aucun privilége de nantissement. Ces documents ne lui donneraient que le droit de les recevoir, à la charge d'en rendre compte à l'expéditeur ou à ses ayants droit (4).

---

(1) Rej., 12 juillet 1817, D. 17, 1, 420. Cass., 23 juin 1830, D. 30, 1, 287. Cass., 29 août 1833, D. 33, 1, 204.

(2) Rej., 1er juillet 1841, D. 41, 1, 284.

(3) Cass., 1er mars 1843, D. 43, 1, 183. Cass., 16 décembre 1846, D. 47, 1, 127. Cass., 12 janvier 1847, D. 47, 1, 159. Cass., 26 janvier 1848, D. 48, 1, 73. Cass., 30 janvier 1850, D. 50, 1, 51.

(4) Rej., 12 février 1850, D. 50, 1, 55.

Il est bon de faire observer que, dans l'usage du commerce, une lettre de voiture n'est point, comme un connaissement, rédigée en plusieurs exemplaires, dont l'un puisse être envoyé au commissionnaire. Le voiturier est porteur de la lettre qui accompagne les marchandises. Il pourrait arriver qu'un accident la fît perdre, ou même que par fraude l'expéditeur, après avoir annoncé au commissionnaire un envoi, sur la foi duquel celui-ci aurait fait des avances ou donné des acceptations, la retirât des mains du voiturier et en substituât une autre. Il est juste que le commissionnaire ait un moyen de prouver son privilége sur les marchandises encore en route. Si la lettre de voiture a été copiée sur le livre d'un commissionnaire de transport, ainsi qu'on le verra n° 575, un extrait de ce registre deviendra son titre; mais des chargements pouvant être confiés à des voituriers, sans intermédiaires, cette ressource peut manquer : alors le prêteur nous paraît admissible à prouver l'expédition par les livres de celui à qui il a fait les avances, qui n'a pas eu le droit de changer de résolution à son préjudice, ou par tous autres moyens que les tribunaux apprécieraient.

Lorsqu'il n'y a pas lieu d'appliquer les exceptions que nous Com.
venons de faire connaître, un prêteur n'a de privilége sur les 95.
objets qui lui ont été remis en gage par son débiteur que si un acte régulier constate le nantissement, ainsi qu'il a été dit n° 487 (1). Mais cette restriction ne doit s'entendre que des prêts et autres avances du même genre, et non des dépenses faites pour acheter et conserver les marchandises (2), ou des déboursés pour payer le voiturier qui les a transportées (3). Dans ces cas, celui qui a fait les avances, quel que soit le lieu de sa demeure, a droit d'exercer les priviléges dont nous indiquerons l'objet nos 1203, 1204 et 1205.

---

(1) Rej., 28 juin 1826, D. 26, 1, 344. Rej., 9 avril 1829, D. 29, 1, 217.

(2) Rej., 16 décembre 1835, D. 38, 1, 90.

(3) Rej., 7 décembre 1826, D. 27, 1, 84.

TITRE V.

DU DÉPOT.

491. Le dépôt, dans le commerce, est une convention par laquelle une personne se charge, moyennant une rétribution, Nap. 1915, 1928. souvent convenue, et la plupart du temps fixée par l'usage, de conserver la chose d'autrui, et de la rendre à celui qui l'a déposée, ou à son représentant. Il produit une espèce de louage de soins, qui en fait un contrat intéressé; et ce n'est même que lorsqu'il a ce caractère, qu'il est vraiment acte de commerce, comme on l'a vu n° 138. Un dépôt purement officieux et gratuit, qui interviendrait entre deux commerçants, eût-il pour objet des marchandises du commerce du déposant, ne serait point, par sa nature, un engagement commercial. Le dépôt étant donc pour le dépositaire un moyen de gain; et d'un autre côté, l'assurance de trouver un dépositaire étant un objet de grand intérêt, la promesse de déposer ou de recevoir en dépôt attribue à chacun des contractants le droit de contraindre l'autre à exécuter son engagement, et, s'il s'y refuse, à demander, le premier un dédommagement du bénéfice sur lequel il a dû compter, le second une indemnité du tort qu'il éprouve. La règle est ici la même que celle qui a été donnée, n° 474, sur la promesse d'emprunter ou de prêter.

Nap. 1920. Le dépôt peut être volontaire ou nécessaire. Le dépôt volontaire peut être régulier ou irrégulier. Nous allons en traiter dans les trois chapitres suivants.

CHAPITRE PREMIER.

Du dépôt volontaire régulier.

492. Le dépôt volontaire régulier a pour objet des marchandises ou autres choses de cette nature; les monnaies donnent plus particulièrement lieu au dépôt irrégulier. Cependant, des espèces peuvent aussi être confiées à titre de

dépôt régulier; mais, dans ce cas, il faut que les parties aient eu soin de marquer les pièces déposées de caractères d'individualité tels, qu'on ne puisse douter de l'identité du dépôt, ainsi qu'on le verra n° 1274.

493. Plusieurs causes peuvent porter un commerçant à mettre des marchandises en dépôt. Quelquefois, c'est uniquement comme mesure de conservation et de confiance; plus souvent il arrive que des marchandises sont expédiées pour une destination où elles ne peuvent parvenir qu'après avoir séjourné dans certains lieux, soit pour subir les vérifications qu'exigent la sûreté et la santé publiques, ou l'application des lois relatives aux douanes, octrois, etc., soit pour être réunies avec d'autres, soit pour attendre que l'envoyeur vienne lui-même, ou par des préposés, prendre les mesures nécessaires pour les mettre en route : c'est ce qu'on appelle assez généralement *entrepôt*.

494. Celui qui reçoit les marchandises se nomme *consignataire*. Le dépôt peut quelquefois lui être fait, soit pour vendre, soit pour expédier ces marchandises : il est alors commissionnaire de vente, d'expédition ou de transport; et dans ces cas, indépendamment des obligations qui lui sont imposées comme dépositaire, et des droits qu'il acquiert en cette qualité, il en a d'autres, dont nous parlerons dans le titre VII. Il ne s'agit ici que du dépôt pur et simple.

Les obligations du dépositaire et du déposant feront l'objet des deux sections suivantes.

SECTION PREMIÈRE.

Obligations du dépositaire.

495. Celui à qui des marchandises sont expédiées pour les recevoir en dépôt, doit tous ses soins à leur réception. Si l'introduction ou le séjour ne peut avoir lieu qu'en faisant des déclarations, en donnant des cautions, en payant ou consignant des droits, il est tenu d'accomplir toutes ces conditions, à moins que l'expéditeur ne le lui ait expressément

interdit. Il pourrait néanmoins, nonobstant cette défense, remplir ces formalités, acquitter les droits et faire les dépenses qu'elles exigent, si, faute de s'y conformer, il s'exposait à des poursuites directes et à des amendes; et il acquiert le droit de s'en faire rembourser par l'expéditeur de la même manière que si celui-ci l'y avait expressément autorisé. Il doit, autant que le permettent ses instructions, vérifier, en recevant les objets envoyés, si ce sont bien ceux qui lui ont été annoncés et expédiés, s'ils sont convenablement conditionnés, et s'ils n'ont éprouvé aucune diminution, perte ou avarie dans la route. En général les lettres de voiture, dont nous parlerons nos 538 et suivants, annoncent, et l'usage sous-entend toujours, l'invitation de ne recevoir et de ne payer qu'après cette vérification. S'il y a lieu à la responsabilité du voiturier, il doit faire constater l'état des choses,
Com. 106. envoyer le procès-verbal à l'expéditeur ou à celui qui lui est indiqué à cet effet, et quelquefois même agir selon l'urgence. Par le même motif, il doit veiller à ce qu'en déchargeant les marchandises, et en les plaçant dans ses magasins, on évite tout ce qui pourrait les détériorer; à ce qu'on sépare des autres marchandises celles qui pourraient leur communiquer des vices, ou dont le voisinage pourrait en causer l'inflammation ou produire d'autres accidents.

496. Le dépositaire doit conserver fidèlement les choses qui lui ont été confiées. En règle générale, il ne doit point
Nap. 1931. chercher à connaître en quoi elles consistent, lorsqu'elles sont dans un coffre fermé ou sous une enveloppe scellée d'une manière quelconque. Il peut souvent être nécessaire qu'un commerçant soit instruit de ce que contiennent les balles ou caisses qui lui sont adressées, afin de régler et de calculer la conduite qu'il doit tenir; ce ne serait pas toutefois une raison qui justifierait une curiosité indiscrète. Le dépositaire ne peut procéder à l'ouverture qu'avec les formalités d'usage, après en avoir exposé et fait reconnaître la nécessité. Les risques du défaut de confiance retomberaient

alors sur le déposant ; le dépositaire serait libéré par la remise des objets dans l'état extérieur où il les a reçus, et ne répondrait point du défaut de déclaration, dont il n'aurait pas été mis à portée de reconnaître la nécessité.

497. Par suite de ces principes, le dépositaire, qui, par des événements quelconques, aurait appris en quoi consiste le dépôt, devrait en garder le secret, à moins que les choses confiées ne se trouvassent être au nombre des marchandises prohibées, dont la seule détention pourrait l'exposer personnellement à des peines ou à des amendes. Dans ce cas, les mesures à prendre doivent être dictées par la prudence et dirigées par la probité. Au reste, l'autorisation de prendre connaissance des objets déposés, quoique renfermés sous clef ou sous des sceaux, serait facilement présumée par les circonstances. Ainsi, l'envoi d'un coffre fermé, accompagné de ses clefs, annoncerait le consentement qu'il soit ouvert au besoin. Ainsi, le dépôt de paquets scellés, avec mission de les expédier par une voie qui exige que l'on déclare la nature et l'espèce des choses à transporter, renfermerait l'autorisation de vérifier le contenu.

498. Le dépôt n'étant le plus souvent confié au dépositaire que par suite d'offres de services qu'il a faites, soit directement, soit indirectement, comme nous l'avons expliqué n[os] 42 et suivants, par un établissement qui appelle la confiance, et sous la condition expresse ou tacite d'un salaire, le dépositaire doit faire pour la conservation des objets dépo- Nap.
sés ce que le déposant eût fait lui-même. Ainsi, dans un in- 1927.
cendie, dans un pillage, le dépositaire, qui aurait sauvé ses propres effets en sacrifiant ceux du déposant, serait coupa- Nap.
ble de négligence. Il devait employer assez d'agents pour sau- 1882.
ver les siens et ceux dont il était chargé. Il n'y aurait d'exception que dans le cas où il prouverait que ses soins pour sauver les objets déposés eussent été inutiles, et que ceux qu'il a donnés à la conservation de ses propres effets n'ont pas été

une cause de retard ou d'abandon pour ceux qui étaient confiés à sa garde.

499. Les circonstances peuvent seules diriger dans le jugement des contestations de cette nature. Il en serait de même des cas, où, parmi plusieurs objets déposés par diverses personnes, les uns auraient été sauvés, les autres auraient péri. Le dépositaire serait présumé avoir agi de bonne foi et avec exactitude, tant qu'on ne prouverait pas qu'il a montré une préférence injuste; qu'il a pu sauver les uns et les autres; ou que, dans la nécessité de faire un choix, il a sauvé des objets peu précieux, appartenant à un parent, à un ami, et laissé périr des objets bien plus précieux, plus faciles ou du moins aussi faciles à sauver, appartenant à un commettant qui lui était moins connu. Dans tous ces cas, on considère comme faute du dépositaire celle des gens employés ou admis par lui dans les lieux de dépôt; et du reste on observerait les règles données n° 192.

500. C'est encore une conséquence des devoirs du dépositaire, que de recouvrer les intérêts, et même de toucher les capitaux des créances, dont les titres lui ont été remis en dépôt, si le retard dans cette perception pouvait nuire au déposant, ou si l'intention de celui-ci d'autoriser le dépositaire à faire les actes de conservation convenables résultait du fait qu'il a déposé les titres à découvert, et que la nature de ces titres ou les pièces qui les accompagnaient missent le dépositaire à même de remplir cette mission. Dans ce cas, on supposerait facilement un mandat, et l'on en suivrait les règles. Mais l'appréciation des circonstances pourrait seule décider les tribunaux (1).

Nap. **501.** Le dépositaire ne peut se servir des choses déposées,
1930. ni les prêter, ni les louer, sans la permission du déposant. Ce serait une infidélité que les lois ont essayé de prévenir par

---

(1) Rej., 5 décembre 1825, D. 26, 1, 83.

tous les moyens possibles, puisque le dépositaire infidèle n'est point admis à la cession de biens, qu'une telle action est un caractère de banqueroute frauduleuse, et qu'enfin des peines spéciales sont prononcées dans les cas où le coupable, ne faisant pas faillite, échapperait à l'application de la disposition que nous venons d'indiquer. Il faut néanmoins remarquer qu'il n'y aurait lieu à ces peines, que dans le cas d'abus d'un dépôt pur et simple; s'il était accompagné de mandat, on devrait appliquer à celui qui aurait détourné à son profit les sommes recouvrées ou perçues à ce titre les principes du droit contre les mandataires infidèles (1). Nap. 1945. Com. 591. Pén. 406, 408. Nap. 1992, 1996.

502. Le dépôt doit être rendu à la première réquisition du déposant, quand même un terme aurait été convenu : dans ce dernier cas cependant les tribunaux pourraient avoir égard aux motifs de l'absence du dépositaire, qui, ne s'attendant pas à une demande prématurée, ne se trouverait pas sur les lieux. Cette obligation de restituer le dépôt à la première réquisition ne recevrait de modification, que si elle résultait d'un autre contrat ou d'un fait, en vertu duquel le dépositaire ou même des tiers, dont les droits lui auraient été notifiés, seraient intéressés à ce que le dépôt ne fût pas restitué sans leur consentement, ou sans qu'on ait satisfait à leurs prétentions ou répétitions. Nap. 1944.

503. Le dépositaire doit rendre lui-même la chose, et, dans le cas où il l'aurait déposée entre les mains d'un autre, il ne peut, en offrant de céder ses actions, se dégager de son obligation personnelle, à moins que des motifs, dont la validité serait jugée par les tribunaux, ne l'eussent forcé à prendre ce parti. Ce principe pourrait aussi, suivant les circonstances, recevoir une autre modification, lorsqu'un dépôt a été fait, moins à la personne, que, s'il est permis de s'exprimer ainsi, à son établissement; par exemple, si des mar-

(1) Cass., 16 janvier 1808, D. 8, 1, 119. Cass., 18 novembre 1813, D. 14, 1, 3. Cass., 20 mai 1814, D. 15, 1, 524.

chandises avaient été mises en dépôt chez un commerçant, dont la profession est d'en recevoir, et qui aurait vendu son fonds de commerce, en laissant à son successeur les objets en entrepôt dans ses magasins (1).

504. Lorsque par une faute, du nombre de celles dont il est tenu, le dépositaire ne rend pas ce qui lui a été confié, il peut être forcé d'en payer le prix, suivant la valeur déterminée par des experts, et en outre des dommages-intérêts;
Nap. 1366. c'est dans ce cas qu'il y a souvent lieu, de la part du tribunal, à déférer le serment au demandeur, suivant les règles que nous expliquerons plus loin. Mais si c'est par une force ma-
Nap. 1934. jeure ou tout autre accident, dont il ne sera pas jugé responsable, que le dépositaire a été mis dans l'impossibilité de rendre le dépôt, il n'est tenu, conformément aux principes expliqués n° 238, de rien autre chose que de céder ses actions, s'il en a, et de rendre ce qui peut lui rester des objets déposés, ou le prix qu'il aurait pu en toucher.

Nap. 1932. **505.** L'objet déposé doit être rendu identiquement, quand même ce serait une quantité de choses fongibles, par exemple une somme d'argent. Ainsi, quoique les pièces de vingt francs du millésime de 1840 ne soient pas plus pesantes ni de plus grande valeur que les pièces de 1850, celui qui, ayant reçu un dépôt dans l'année 1840, le restituerait dans l'année 1850 en pièces du millésime de cette dernière an-
Nap. 1936. née, serait réputé avoir fait usage du dépôt, et devrait être condamné à en payer l'intérêt (2). A moins d'une preuve aussi évidente que celle que nous venons de choisir, il est clair que l'identité ne peut résulter que d'états ou de bordereaux, et que faute d'en avoir dressé, ainsi qu'à défaut de
Nap. 1924. preuves admissibles dans le commerce, le dépositaire devrait être cru à son serment sur les circonstances du dépôt.

506. Le dépositaire n'est tenu de rendre les objets dépo-

---

(1) Cass., 11 vendémiaire an VII, D. 3, 1, 167.

(2) Cass., 5 thermidor an V, D. 3, 1, 122.

sés, que dans l'état où ils sont au moment de la restitution; les déchets, diminutions de valeur, dépréciations et détériorations, ne lui sont point imputables (1), à moins qu'ils ne soient le résultat de son fait ou de sa négligence, suivant les règles de responsabilité que nous avons données plus haut. Mais, d'après ce que nous avons dit n° 495, il a dû faire constater l'état des choses; faute d'avoir pris cette précaution, il est présumé les avoir reçues en bon état, et il ne peut mettre sur le compte du déposant que les déchets et détériorations postérieurs à la réception, dont le calcul et la fixation doivent être faits suivant les usages, la nature des choses déposées, les saisons et toutes autres circonstances. Nap. 1933.

507. Cette restitution doit être faite au lieu désigné par la convention, et, s'il n'y a rien d'exprimé, dans le lieu où se trouve la chose déposée à l'époque où elle doit être restituée. Il ne serait pas conforme à l'équité de forcer le dépositaire à se déplacer pour effectuer la restitution, quand même le lieu où le dépôt se trouve actuellement serait plus éloigné que celui où la chose a été déposée. Nous supposons du reste que le dépositaire a déplacé le dépôt sans mauvaise intention et pour des causes légitimes, pour un changement de domicile par exemple. Nap. 1942, 1943.

508. Dans la règle, le déposant doit prendre tous les soins nécessaires pour l'enlèvement des objets déposés; mais d'après l'usage et les circonstances, et conformément à ce que nous avons dit n° 495, le dépositaire doit apporter à l'expédition, au chargement et au départ des objets, les mêmes soins qu'il a dû donner à leur arrivée; et encore bien qu'il ne réponde point des voituriers qui les enlèvent, il est passible des fautes commises ou des pertes arrivées pendant qu'on sort les marchandises de ses magasins, et qu'on les charge. Il doit avoir soin de faire les déclarations, et de munir les voituriers de toutes quittances, certificats et pièces nécessaires pour que les marchandises n'éprouvent aucun obstacle dans le transport.

(1) Rej., 4 janvier 1825, D. 25, 1, 145

Nap 1937. **509.** C'est à la personne qui a fait le dépôt, ou à son représentant légitime, que la chose doit être remise. On considère comme déposant celui par l'ordre et pour le compte de qui un dépôt a été fait; de manière que si un dépôt avait été fait pour être remis à un tiers, envers qui le dépositaire se serait obligé à conserver la chose déposée, non-seulement la remise à ce tiers serait libératoire, mais encore le dépositaire ne serait pas libéré en se dessaisissant entre les mains de celui de qui il avait reçu ce dépôt (1). S'il y a plusieurs déposants, on suit les règles que nous avons données, n° 181, sur la solidarité entre les créanciers. Si le déposant est mort, laissant plusieurs héritiers, ils sont tenus de s'accorder entre eux pour recevoir et demander la chose, lorsqu'elle est indi-
Nap. 1217, 1218, 1939. visible, soit naturellement, tel que serait un cheval, soit par le rapport sous lequel on l'aurait considérée dans le dépôt, tel qu'un sac d'argent fermé.

Nap. 1940. **510.** Lorsque la personne à qui appartient le dépôt est tombée sous la puissance d'un administrateur légitime, par exemple, si une personne du sexe s'est mariée depuis le dépôt, et n'est, ni en qualité de commerçante, ni par suite de ses conventions matrimoniales, autorisée à le retirer; si l'héritier du déposant est mineur; si le déposant a fait faillite, le dépôt ne peut être rendu qu'au mari, au tuteur, aux syndics. Par suite de ces principes, si le dépôt a été fait par un
Nap. 1941. mari, un tuteur, des syndics d'une faillite, la femme devenue veuve, le mineur devenu majeur, le failli rentré dans l'administration de ses biens, ont seuls le droit de retirer les objets, et d'en donner valable décharge, en justifiant de leur qualité.

Quelquefois, la manière dont le dépôt a été fait peut imposer au dépositaire l'obligation de le rendre à un autre qu'au déposant. Cela arrive, lorsque les instructions de ce dernier, et quelquefois même les caisses ou balles, indiquent la per-

---

(1) Rej., 26 août 1813, D. 15, 1, 75. Rej., 9 mai 1831, D. 31, 1, 243.

sonne à qui la remise doit être faite, et qu'on nomme *destinataire*. Celle-ci a droit de recevoir les objets déposés; et la décharge qu'elle en donne libère le dépositaire. Mais si le déposant, changeant de résolution, signifiait qu'il n'entend pas que la délivrance soit faite au destinataire, celui-ci serait sans qualité pour exiger la remise, et sa décharge ne libérerait pas le dépositaire, à moins que le titre de propriété des objets déposés, tel que la facture, le connaissement, n'eût été souscrit au porteur, ou que, si ce titre est à ordre, il n'en fût possesseur par l'effet d'un endossement régulier, conformément aux principes expliqués nos 313 et suivants.

511. La nature du contrat de dépôt ne permet pas que celui qui l'a reçu soit admis à contester au déposant le droit de retirer la chose déposée, sous prétexte qu'un autre pourrait en être propriétaire, à moins qu'il n'ait reçu quelque opposition ou saisie-arrêt, dont il doit laisser juger le mérite par les tribunaux compétents. Si néanmoins le dépositaire Nap.
avait découvert que la chose déposée appartient à une per- 1938.
sonne qui en est injustement dépouillée, soit par l'effet d'un vol, soit parce qu'elle l'a perdue, il peut avertir ce véritable propriétaire, en lui dénonçant le dépôt et en offrant de lui remettre la chose, après qu'il l'aura fait ordonner contradictoirement avec le déposant; mais si, après cet avertissement, celui qui l'a reçu laissait écouler le délai que le dépositaire lui aurait intimé, celui-ci n'encourrait aucune responsabilité en faisant la remise au déposant. Cette règle pourrait s'appliquer, surtout dans le commerce, aux cas de faillite; la crainte d'être soupçonné de connivence avec un banqueroutier frauduleux suffirait, dans un grand nombre d'occasions, pour dicter cette mesure de prudence. Par suite de ce que nous venons d'établir, si le dépositaire vient à découvrir que Nap.
la chose déposée lui appartient, le dépôt cesse, et par consé- 1946.
quent l'obligation de restituer cette chose. Mais c'est au dépositaire à justifier son refus de rendre; la présomption de légitime propriété est en faveur du déposant.

SECTION II.

Obligations du déposant.

512. Le déposant est obligé de payer au dépositaire une rétribution fixée par la convention, ou, à son défaut, déterminée par l'usage, comme indemnité de ses peines et soins personnels, du travail des chargeurs, préposés et autres personnes qu'il a employés, des loyers de ses magasins, et enfin des risques de la responsabilité à laquelle il est assujetti. Il doit lui tenir compte des frais faits pour la conservation de
Nap. 1947. l'objet déposé, par exemple, si, sans qu'il y ait de faute du dépositaire, des barriques fuyaient et qu'elles aient été re-
Com. 93. liées; il doit encore lui tenir compte des droits qu'il a dû acquitter, des remboursements légitimes qu'il a pu faire, le tout suivant un état que le dépositaire doit fournir, et que le déposant a droit de discuter. Il pourrait même arriver que, dans un accident de force majeure, le sacrifice de la propriété du dépositaire et d'autres personnes eût été nécessaire pour sauver les effets du déposant. Dans ce cas, par suite du principe posé n° 192, celui-ci devrait contribuer à réparer le dom-
Nap. 1948. mage. Le dépositaire a pour sûreté de ce payement un droit de rétention sur les choses déposées; nous verrons, en traitant des faillites, le privilége qui en résulte à son profit contre les autres créanciers.

513. Si le dépôt avait causé une perte particulière au dépositaire, par exemple, si, faute par l'expéditeur de déclarer la nature et même la qualité particulière de certaines compositions peu connues, l'humidité, le voisinage d'objets susceptibles de fermentation, la chaleur, avaient fait prendre feu aux choses déposées, et causé quelque dommage au dépositaire, soit dans ses propriétés, soit dans celles de tiers, dont il serait aussi dépositaire; si un cheval ou d'autres animaux infectaient les écuries et étables de la personne chez qui ils sont placés, et causaient des pertes, soit à elle, soit à d'autres envers qui elle serait responsable, le déposant serait tenu de l'en indemniser, sans pouvoir s'excuser sur ce que lui-même ignorait cet état de choses.

CHAPITRE II.

Du dépôt irrégulier.

514. Le dépôt irrégulier est un contrat, par lequel une personne confie de l'argent ou une certaine quantité de choses fongibles à une autre, avec la faculté d'en user, et consent à ce qu'elle ne lui en fasse pas la restitution identique, mais seulement celle d'une égale somme ou quantité. Les banques, dont nous avons parlé nos 29 et suivants, en fournissent un exemple. On peut encore mettre dans cette classe la réception que fait un commissionnaire des fonds qu'il a touchés par suite des recouvrements dont il a été chargé. L'effet de cette espèce de dépôt est à peu près le même que celui du prêt; cependant il y a une différence remarquable. Le but direct, primitif et principal du prêt, étant de rendre l'emprunteur propriétaire des sommes ou choses fongibles qui lui sont prêtées, et de faire qu'il puisse en tirer une utilité, pour laquelle il paye presque toujours un intérêt, nous avons vu, n° 183, que le prêteur n'est pas admissible, lors même que l'obligation ne fixe point la date du remboursement, à réclamer son payement quand il le juge à propos. Le dépôt irrégulier tenant toujours de la nature du dépôt ordinaire, la somme confiée doit être rendue aussitôt qu'elle est demandée. Le dépositaire, quoique autorisé à s'en servir, est donc obligé de prendre des mesures pour satisfaire à la première réquisition, à moins qu'un terme pour la restitution ne soit convenu, ou même qu'il ne soit établi par l'usage. Voilà pourquoi il est de l'essence de ce contrat que le dépositaire ne paye pas d'intérêts; s'il en payait, ce ne serait plus un dépôt, mais un prêt. Cela n'empêche pas néanmoins que le dépositaire, mis en demeure de restituer, ne soit condamné aux intérêts; mais ce serait par l'application d'autres principes de droit, que nous avons expliqués n° 189.

Nap. 1930.

Nap. 1900.

Le dépositaire ayant le droit d'user des choses déposées, à la charge d'en rendre une semblable quantité, il ne pourrait

pas se prétendre déchargé par la circonstance qu'un vol à force onverte ayant été fait chez lui, les sommes qu'il avait reçues ont été volées. Mais si la monnaie, dans laquelle le dépôt irrégulier a été effectué, venait à être abolie par l'autorité publique, comme nous l'avons vu n° 204, il faudrait établir une distinction. Si les fonds n'ont point été retenus par le fait du dépositaire, ils doivent être considérés comme restés à la libre disposition du déposant, et la perte serait pour ce dernier (1). Lorsqu'au contraire le dépositaire les a conservés, nonobstant les réquisitions du déposant, il doit supporter cette perte et rendre la valeur qu'avait la monnaie, soit à l'époque de son premier retard, soit même à l'époque de l'encaissement, suivant les circonstances. Il en est de même, lorsque par la nature de la convention, ou par la qualité du dépositaire, il est suffisamment prouvé que ce dernier a reçu et conservé les fonds dans son intérêt, quoique sans avoir été mis en demeure de les rendre.

CHAPITRE III.

Du dépôt nécessaire.

515. Le dépôt nécessaire reçoit ce nom, parce que le déposant n'a pas le choix du dépositaire, ou que, lors même qu'il peut choisir entre plusieurs dépositaires, le besoin d'en prendre un est si impérieux, qu'on peut le comparer à une
Nap. sorte de nécessité. Il est, sauf les modifications que nous
1951. allons indiquer, soumis aux règles du dépôt volontaire.

Nap. La première espèce de dépôt nécessaire a lieu dans les cas
1949. d'accidents fortuits et imprévus, tels qu'un incendie, un naufrage. On a pensé que celui qui était occupé du soin de sauver ses effets, en les confiant au premier venu, ne pouvait prendre en considération la confiance personnelle qu'il lui inspirait, ni assurer ses droits par des reconnaissances ou au moins par des écritures sur les livres respectifs. Cette espèce

(1) Rej., 8 germinal an XI, D. 1, 970. Rej., 26 germinal an XIII, Sirey, 7, 2, 1061. Rej., 3 mars 1806, D. 6, 1, 265.

de dépôt, connue dans le droit civil, ne change point de caractère, et n'est soumise par conséquent à aucune règle spéciale, lorsque le dépositaire exerce une profession commerciale.

516. La seconde espèce de dépôt nécessaire a lieu de la part de ceux qui ne peuvent se dispenser de confier leurs effets à certains intermédiaires commerciaux : telle est la remise aux agents de change des inscriptions sur le grand- Com. livre et des autres pièces nécessaires pour en opérer le trans- 76. fert; le dépôt fait à des voituriers ou autres entrepreneurs de Nap. transports; et enfin celui qu'un voyageur fait dans une hôtel- 1782, 1952. lerie. Nous avons donné, n° 129, des notions suffisantes sur le dépôt de pièces fait aux agents de change; et nous renvoyons, pour ce qui concerne le dépôt fait à des voituriers, à ce que nous dirons en traitant de cette espèce de louage de services, nos 538 et suivants. Quant aux hôteliers, et à ceux que les circonstances, la nature et l'objet de leur établissement y feraient assimiler (1), ils répondent de tous les effets reçus par eux et par les agents qu'ils emploient, ou que les Nap. voyageurs ont placés dans des lieux qu'ils leur ont indiqués, 1952. même sur des parties de la voie publique où ces aubergistes auraient l'habitude de faire stationner les voitures des personnes qui logent chez eux. Ils répondent des torts et des vols faits, non-seulement par leurs agents, mais par les étrangers Nap. reçus chez eux, quoique à titre de simple logement. Ils ne 1953. sont point affranchis de cette responsabilité, lors même qu'ils auraient assigné aux voyageurs ou voituriers, pour déposer leurs effets ou marchandises, des locaux susceptibles d'être fermés, et qu'ils leur en auraient remis les clefs, à moins que ces voyageurs ou voituriers n'aient négligé d'en tenir les portes fermées, ou d'en garder soigneusement les clefs. En un mot, ils ne cessent d'être responsables que lorsque le dommage a été occasionné, soit par une faute quelconque de celui qui a déposé ses effets ou marchandises, soit par une Nap. force étrangère, et par suite d'événements qu'ils n'ont pu 1954.

(1) Rej., 4 juillet 1814, D. 1, 1291.

prévenir ni empêcher, même en apportant l'attention la plus scrupuleuse. Ainsi, ils ne répondent pas de la perte causée par un incendie qui ne peut être imputé à leur négligence ou à des causes de même nature. Il suffit d'avoir exposé les principes sur l'espèce de dépôt dont il s'agit, pour montrer qu'on ne devrait pas voir un dépôt forcé dans celui qui serait fait à un aubergiste, avec prière de remettre les objets déposés à *telle* personne. Ce dépôt rentre dans la classe ordinaire (1), dont on a vu les règles nos 492 et suivants.

TITRE VI.

DU LOUAGE D'OUVRAGES ET D'INDUSTRIE.

Nap. 1708. **517.** Il existe, comme on sait, deux espèces de contrats de louages : le louage des choses, et celui du travail ou de l'industrie. Nous avons vu, n° 33, par quel motif cette seconde espèce de louage était comprise dans les actes de commerce. Elle fera l'objet unique de ce titre. À l'exception du louage des navires et des autres instruments de navigation, dont nous parlerons dans la quatrième partie, une location de choses, indépendante de services ou de travaux personnels, ne pourrait être régie que par les principes du droit civil, quand même elle interviendrait entre commerçants.

Les principaux contrats de louages sont : les conventions d'apprentissage, les entreprises de fabrication, le louage du travail des ouvriers, celui des commis et autres serviteurs, les entreprises de transports. Quant aux conventions qui ont pour objet l'exercice de quelque talent, telles que celles qui interviendraient entre des acteurs, musiciens ou autres artistes, et les entrepreneurs de spectacles ou de fêtes, on a vu, n° 46, qu'elles n'étaient point commerciales de la part des premiers; et s'il était besoin, dans le cas où ces personnes agiraient contre les directeurs et entrepreneurs, qui sont classés parmi les commerçants, de chercher des règles pour décider les

---

(1) Rej., 10 janvier 1832, D. 32, 1, 68.

contestations, on les trouverait dans ce que nous dirons sur le louage de services.

CHAPITRE PREMIER.

Des conventions d'apprentissage.

518. L'apprentissage, dont nous avons donné la définition n° 34, donne naissance à des conventions, dont le législateur a dû s'occuper. Le décret du 2 mars 1791, en supprimant les corporations d'arts et métiers et tout le régime des communautés pour y substituer le régime d'une liberté absolue, avait aussi supprimé les dispositions protectrices, par lesquelles les statuts des corporations avaient pu lutter contre l'incurie des parents et l'avidité des patrons. La loi du 12 avril 1803 (22 germinal an XI) tenta de remédier aux abus qu'entrainait l'absence de toute législation sur la matière : elle permit au juge de briser dans certains cas le contrat d'apprentissage; elle déclara nulle toute stipulation ayant pour objet de prolonger, dans l'intérêt des maîtres, la durée de l'apprentissage au delà du terme d'usage; elle protégea l'apprenti contre les exigences du maître, le maître contre la mauvaise foi de l'apprenti ou de ses parents. Mais ces dispositions étaient insuffisantes. L'institution des prud'hommes put bien, en partie et pour certaines villes, amener une jurisprudence, qui s'efforça de combler les lacunes de la loi; les conditions du travail des enfants dans les manufactures purent être réglées par la loi du 22 mars 1841; une loi spéciale sur l'apprentissage n'était pas moins indispensable. Cette loi, dont le projet était à l'étude depuis 1845, a enfin été rendue le 22 février 1851.

Le contrat d'apprentissage y est défini : celui par lequel un fabricant, un chef d'atelier ou un ouvrier s'oblige à enseigner la pratique de sa profession à une autre personne, qui s'oblige en retour à travailler pour lui, le tout à des conditions et pendant un temps convenus. Ce contrat peut être fait par acte public, reçu par les notaires, les secrétaires des conseils de prud'hommes ou les greffiers de justice de paix, par acte

sous seing privé et même verbalement; il est alors soumis aux règles du droit commun sur la preuve testimoniale. Il doit être signé par le maître et par les représentants de l'apprenti, c'est-à-dire par ses père et mère ou tuteur, ou même par une personne autorisée par les parents, disposition introduite dans la loi pour faciliter l'intervention des associations charitables; à leur défaut, le juge de paix représente le mineur. Si l'apprenti est un mineur émancipé, nous ne croyons pas qu'il puisse contracter seul et sans l'assistance de son curateur, le contrat d'apprentissage ne pouvant être rangé au nombre des actes de pure administration.

L'acte doit contenir : les noms, prénoms, âges, professions et domiciles du maître et de l'apprenti; les noms, prénoms, professions et domiciles des représentants de l'apprenti; la date et la durée du contrat, les conditions de logement, de nourriture et de prix, et toutes autres arrêtées entre les parties.

Il n'y a de limites ni pour le nombre ni pour l'âge des apprentis; mais nul ne peut recevoir des apprentis mineurs, s'il n'est âgé de vingt et un ans au moins, et aucun maître veuf ou célibataire ne peut loger comme apprenties des jeunes filles mineures; nous croyons qu'il en serait de même du maître séparé de sa femme. A côté de ces incapacités relatives, il y a des incapacités absolues : sont incapables de recevoir des apprentis les individus qui ont subi une condamnation pour crime, pour attentat aux mœurs et pour certains délits, que la loi a pris soin d'énumérer. Ces incapacités peuvent du reste être levées dans les circonstances et suivant les formes prévues par la loi.

519. Le maître doit se conduire envers l'apprenti en bon père de famille, surveiller sa conduite et ses mœurs, soit dans la maison, soit au dehors, et avertir ses parents ou leurs représentants des fautes graves qu'il pourrait commettre, ou des penchants vicieux qu'il pourrait manifester. Il doit aussi les prévenir sans retard en cas de maladie, d'absence ou

de tout fait de nature à motiver leur intervention. Il doit enseigner à l'apprenti, progressivement et complétement, l'art, le métier ou la profession spéciale, qui fait l'objet du contrat. Mais il ne lui doit la communication des procédés particuliers, qui seraient sa propriété exclusive, que dans le cas où il en aurait contracté l'obligation expresse ou présumée d'après les circonstances, la nature de l'engagement et le prix convenu pour l'apprentissage. Il ne peut employer l'apprenti, sauf conventions contraires, qu'aux travaux et services qui se rattachent à l'exercice de sa profession, sans l'employer jamais à ceux qui seraient insalubres ou au-dessus de ses forces. Les dimanches et jours de fêtes reconnues ou légales, les apprentis ne peuvent être tenus, dans aucun cas, vis-à-vis de leur maître, à aucun travail de leur profession. La durée du travail effectif ne peut dépasser dix heures par jour pour les apprentis âgés de moins de quatorze ans, douze heures pour les apprentis âgés de quatorze à seize ans; aucun travail de nuit, c'est-à-dire fait entre neuf heures du soir et cinq heures du matin ne peut être imposé aux apprentis âgés de moins de seize ans. Si l'apprenti âgé de moins de seize ans ne sait pas lire, écrire et compter, ou s'il n'a pas encore terminé sa première éducation religieuse, le maître est tenu de lui laisser prendre sur la journée de travail le temps et la liberté nécessaires pour son instruction, sans toutefois que ce temps puisse excéder deux heures par jour.

520. De son côté, l'apprenti doit à son maître fidélité, obéissance et respect; il doit l'aider par son travail dans la mesure de son aptitude et de ses forces; il est tenu de remplacer, à la fin de l'apprentissage, le temps qu'il n'a pu employer par suite de maladie ou d'absence ayant duré plus de quinze jours. A la fin de l'apprentissage, il doit se faire délivrer par le maître un congé d'acquit ou certificat constatant l'exécution du contrat. Tout fabricant, chef d'atelier ou ouvrier, convaincu d'avoir détourné de chez son maître un apprenti non porteur d'un congé d'acquit, pour l'employer en qualité d'ap-

prenti ou d'ouvrier, pourra être passible de tout ou partie de l'indemnité à prononcer au profit du maître abandonné.

521. Les deux premiers mois de l'apprentissage sont considérés comme un temps d'essai, pendant lequel le contrat peut être annulé par la seule volonté de l'une des parties. Dans ce cas, aucune indemnité ne sera allouée à l'une ou à l'autre partie, à moins de conventions expresses. Ces deux mois une fois écoulés, le contrat d'apprentissage sera résolu de plein droit : 1° par la mort du maître ou de l'apprenti; 2° si l'un ou l'autre est appelé au service militaire; 3° si l'un ou l'autre vient à être frappé d'une condamnation pour crime, attentat aux mœurs, ou pour quelqu'un des délits prévus par la loi; 4° pour les filles mineures, dans le cas de décès de l'épouse du maître ou de toute autre femme de la famille qui dirigeait la maison à l'époque du contrat, et, suivant notre opinion, dans le cas de séparation du maître et de son épouse.

Le contrat peut être résolu sur la demande des parties ou de l'une d'elles : 1° dans le cas où l'une des parties manquerait aux stipulations du contrat; 2° pour cause d'infraction grave ou habituelle aux prescriptions de la loi; 3° dans le cas d'inconduite habituelle de l'apprenti; 4° si le maître transporte sa résidence dans une autre commune que celle qu'il habitait lors de la convention; 5° si le maître ou l'apprenti encourait une condamnation emportant un emprisonnement de plus d'un mois; 6° dans le cas où l'apprenti viendrait à contracter mariage. Si le temps convenu pour la durée de l'apprentissage dépasse le maximum de la durée consacrée par les usages locaux, ce temps peut être réduit ou le contrat résolu.

Dans les divers cas de résolution, les circonstances et l'équité servent à déterminer ce qui doit être restitué du prix d'apprentissage payé d'avance. Les indemnités ou restitutions, qui pourraient être dues à l'une ou l'autre des parties, seront, en l'absence de stipulations expresses, réglées par le conseil des prud'hommes, ou à défaut par le juge de paix.

522. Toutes les demandes à fin d'exécution ou de résolution du contrat d'apprentissage doivent aussi être portées devant le conseil des prud'hommes, dont le maître est justiciable, et à défaut devant le juge de paix du canton. Les réclamations qui pourraient être dirigées contre des tiers pour détournement d'apprentis seront également portées devant le conseil des prud'hommes ou le juge de paix du lieu de leur domicile. Les infractions à la loi peuvent être punies d'amendes s'élevant de cinq à trois cents francs, et d'un jour à trois mois d'emprisonnement; il peut du reste être admis des circonstances atténuantes.

CHAPITRE II.

Des entreprises d'ouvrages.

523. Nous avons donné, n° 35, la définition des entreprises d'ouvrages. Celui qui loue son travail est tenu de faire l'ouvrage qui lui est confié; mais rien n'empêche qu'il ne puisse se faire remplacer, soit par des ouvriers qu'il emploie dans ses ateliers, soit même par tout autre entrepreneur qu'il charge de ce travail pour un prix plus ou moins élevé que celui qu'il reçoit. Cette faculté ne peut lui être interdite que par une convention expresse ou présumée d'après la nature de l'engagement, s'il est évident que le nom et le talent d'un artiste ont été pris en considération, comme nous l'avons vu n° 216. Dans ce dernier cas même, si l'ouvrage est de nature à être exécuté par des ouvriers travaillant dans l'atelier et sous la direction de l'entrepreneur, il faudrait qu'il eût été bien expressément convenu ou bien évidemment entendu que celui-ci ferait lui-même le travail, pour qu'il y fût contraint. Tout ce qu'on peut dire, c'est que l'entrepreneur ne serait pas admis à donner des choses fabriquées dans l'atelier d'un autre.

524. L'ouvrage doit être fait et livré au terme convenu. Les règles, que nous avons données nos 183 et 238, recevraient ici leur application; et les tribunaux auraient égard

aux circonstances. Celui qui l'a commandé n'est pas tenu d'en payer le prix avant la livraison entière, à moins de conventions ou d'usages contraires; mais il doit payer en partie, s'il a pris livraison partielle; et l'ouvrier n'est pas obligé de se dessaisir de ce qui lui a été remis pour y appliquer son travail, si on ne le paye pas; car nous verrons, n° 1202, qu'en remettant ainsi la chose sans être payé, il court le risque de perdre son privilége. Souvent, la chose à laquelle un ouvrier doit appliquer son travail, ne lui est pas remise directement par le propriétaire; cette circonstance ne change rien au principe qu'elle lui garantit son salaire (1).

Nap. 1651.

525. L'entrepreneur d'ouvrages doit fidèlement employer les matières qui lui ont été remises pour son travail, et restituer ce qui n'a pas été employé, à moins de conventions qui l'en dispensent. L'ouvrage doit être exécuté suivant les instructions données à l'entrepreneur, qui n'a pas droit de s'en écarter sous prétexte de faire mieux. Il doit, à défaut d'instructions particulières, suivre les règles de l'art, que des experts peuvent apprécier, lorsque les parties ne sont pas d'accord. Un entrepreneur ne serait pas admis à s'excuser de l'imperfection de son ouvrage, en la rejetant sur l'inhabileté des ouvriers qu'il a employés, parce que ce mauvais choix devient une faute de sa part. Lorsque par impéritie, ou de toute autre manière, il a si mal exécuté l'ouvrage, que celui qui l'a commandé refuse légitimement de le recevoir, il est tenu de payer la valeur de la matière qui lui a été fournie, ou d'en rendre pareilles quantité et qualité.

Nap. 1793. Nap. 1797.

Nap. 1789, 1790. 526. Si la matière périt entre les mains de l'entrepreneur ou de ceux à qui il a été obligé de la confier pour l'exécution du travail, sans sa faute ou celle de ces personnes, il n'en répond que s'il était en retard; et encore cette responsabilité cesse-t-elle au cas où la chose eût également péri chez le propriétaire. Mais, comme on l'a vu n° 504, relativement au dé-

Nap. 1302.

(1) Rej., 16 août 1826, D. 26, 1, 455.

positaire, il doit prouver son exception (1). Par suite des principes que nous avons donnés n° 238, lors même qu'il n'est pas responsable, il ne peut réclamer de salaire, parce que le Nap. même cas fortuit, qui a fait périr la chose principale, a détruit 1790. le travail que l'industrie y avait ajouté; parce que d'ailleurs il n'existe plus aucune possibilité de vérifier si l'ouvrage a été bien ou mal fait. Dans ce cas, l'entrepreneur ne serait pas recevable à demander son payement, en offrant de faire l'ouvrage sur de nouvelles matières. Il en serait autrement, si celui qui a confié l'ouvrage l'avait reçu et vérifié, ou s'il était constitué en demeure de le vérifier et de le recevoir, puisque Nap. la réception et la vérification réelle font disparaître les motifs 1788. que nous avons donnés, et que la mise en demeure produit les mêmes effets. L'équité indique aussi une exception pour le cas où la chose périrait par son vice propre, que l'entrepreneur n'aurait pas été à même de remarquer ou de prévoir Nap. par le moyen des connaissances particulières à sa profession. 1792. Il y a, dans ce cas, faute de la part du propriétaire, d'avoir fait travailler sur une matière défectueuse, quand même il en aurait ignoré les vices; et ce fait ne doit pas préjudicier à l'entrepreneur, en le privant du salaire de son industrie. Mais on sent aisément que celui-ci est toujours réputé avoir connu le vice de la chose, lorsqu'il a été chargé de l'acheter, ou même d'en prendre livraison des mains du vendeur, et qu'il est alors responsable de son mauvais choix.

Les actions, qui naissent de ces espèces de conventions, Nap. sont prescrites par le délai de six mois, à compter du jour où 2271. l'ouvrier a livré le travail dont il était chargé. On pourrait même, par analogie de ce qui sera dit, n° 546, sur les voituriers, décider que les actions, de la part de ceux qui ont employé un ouvrier, cessent d'être recevables dès que l'ouvrage a été reçu et payé, à moins que quelques circonstances ne laissent croire que le défaut de l'ouvrage n'a pu être reconnu à l'instant. Mais en admettant cette fin de non rece-

(1) Rej., 14 juin 1827, D. 27, 1, 271.

voir, il faut reconnaître qu'elle ne pourrait être opposée à celui qui, étant assigné en payement par l'ouvrier, ferait valoir comme exception les vices de son travail.

CHAPITRE III.

Du louage du travail des ouvriers.

527. La nature du contrat, qui intervient entre un maître et l'ouvrier qu'il emploie, ne le rend pas susceptible de beaucoup de formalités; il est souvent *tacite.* Lorsqu'il est *exprès,* toute convention faite de bonne foi doit être exécutée, aux termes de l'article 14 de la loi du 12 avril 1803 (22 germinal an XI); lorsqu'il est *tacite,* il est soumis à des règles, que l'usage seul a établies et peut faire connaître, et que les juges doivent appliquer avec discernement.

528. Le maître est autorisé à inspecter la conduite des ouvriers qui demeurent chez lui, et à les éloigner, autant que possible, du vice et des déréglements, puisqu'il répond d'eux dans un grand nombre de circonstances, ordinairement prévues par les réglements de police et même par les lois générales, telles que les dispositions qui ont pour objet d'empê-
Pén. 414, 416.
cher les réunions dites de *compagnonnage.* L'ouvrier est obligé de faire le travail qui lui est confié, avec diligence et fidélité. S'il demeure dans la maison du maître, il doit se conformer au régime domestique de cette maison; et ses devoirs se rapprochent beaucoup de ceux des apprentis. Il ne peut se livrer à la confection d'aucun ouvrage autre que celui qui lui est commandé, ni refuser d'exécuter celui dont on le charge, si cet ouvrage en lui-même, ou la manière de l'exécuter, n'est pas contraire aux lois de police. Il est tenu d'observer exactement les règles de l'art, et répond de toute faute, puisqu'il est salarié; mais si les instructions qui lui sont données pour l'exécution de *telle* ou *telle* partie d'ouvrage s'écartaient des règles ordinaires, et déterminaient d'une manière spéciale comment cet ouvrage doit être fait, il serait tenu de s'y conformer; dans ce cas, sa responsabi-

lité ne serait pas aussi étendue. Il ne peut se faire remplacer par un autre, sans le consentement de celui à qui il a loué son travail; et lorsqu'il a obtenu ce consentement, il ne répond point de son remplaçant, à moins de conventions contraires.

529. Les règlements de police locale déterminent quels avertissements les maîtres et ouvriers sont tenus de se donner respectivement avant de se quitter : ils sont, en général, basés sur l'arrêté du gouvernement du 1er décembre 1803 (9 frimaire an XII), et ils ont presque toujours pour objet d'empêcher les coalitions, ou de prévenir la séduction qui peut être exercée sur un ouvrier pour l'attirer dans un autre atelier. Conformément à cet arrêté et à l'article 12 de la loi du 12 avril 1803, aucun ouvrier ne peut sortir de chez le maître qui l'emploie, sans un congé d'acquit de ses engagements, que celui-ci ne peut lui refuser sans motifs légitimes. Le maître qui autoriserait la fraude, en le recevant sans congé, doit être condamné à des dommages-intérêts (1), comme dans le cas prévu n° 520. Tout ouvrier doit être muni d'un livret délivré à Paris par le préfet de police, et dans les autres villes par le maire, sur la présentation de son acquit d'apprentissage. C'est sur ce livret que doit être porté l'acquit donné par les maîtres chez lesquels il a travaillé; il doit être représenté chaque fois que l'ouvrier entre dans un nouvel atelier.

Par une juste réciprocité, l'ouvrier peut, suivant les formes déterminées par les articles 4 et 5 de l'arrêté du 1er décembre 1803, exiger de son maître un congé, quand il a le droit de l'obtenir. Les usages, ainsi que la nature du travail, doivent être singulièrement considérés pour apprécier les raisons que l'ouvrier donne à l'appui du refus qu'il fait de continuer le travail, ou les raisons qu'a le maître d'exiger qu'il achève l'ouvrage ou le temps commencé : il y aurait aussi lieu d'apprécier les circonstances; ainsi, quoiqu'un ou-

---

(1) Rej., 19 juin 1828, D. 28, 1, 283.

vrier ait averti son maître dans le délai fixé par l'usage, le refus de congé peut être déclaré valable, si cet avertissement était donné par l'effet de quelque coalition. Par cela même que les conventions des ouvriers sont presque toujours tacites ou du moins verbales, le terme de leurs engagements est souvent indéterminé ou incertain. L'article 15 de la loi précitée ne permet pas qu'un ouvrier, qui n'a pas pris d'engagement par écrit, soit tenu de rester plus d'un an, à moins qu'il ne soit contre-maître ou conducteur des autres ouvriers; dans ce cas, la preuve d'un engagement, même verbal, pour un plus long temps, est admissible; et s'il n'y a eu rien de convenu, on se décide par l'usage et les circonstances. Du reste, le maître conserve le droit de congédier l'ouvrier, et celui-ci le droit de quitter le maître, dans les mêmes cas où nous avons vu qu'on pouvait faire résoudre le contrat d'apprentissage.

530. Ce que nous avons dit, n[os] 523 et suivants, sur les entreprises d'ouvrages, peut, dans quelques circonstances, s'appliquer aux ouvriers travaillant dans des manufactures ou ateliers, surtout lorsqu'au lieu d'être payés à la journée, ils sont ce qu'on appelle *à la tâche* ou *à la pièce*. D'un autre côté, lorsqu'ils sont à la journée, leurs rapports avec les maîtres tiennent davantage du louage de service, dont nous allons parler, surtout en ce qui concerne le droit du maître de faire à l'ouvrier des déductions proportionnées au temps pendant lequel il aurait été hors d'état de travailler, même par suite d'une force majeure. Dans l'un comme dans l'autre cas, les
Nap. 1781. principes du droit civil, d'après lesquels le maître, s'il y a contestation, est cru à son serment sur la quotité du salaire et sur les à-compte payés (1), et qui ne donnent aux ouvriers
Nap. 2271. qu'un délai de six mois pour former leur action (2), seraient parfaitement applicables.

(1) Cass., 21 mars 1827, D. 27, 1, 181.
(2) Cass., 7 janvier 1824, D. 24, 1, 35.

CHAPITRE IV.

Du louage de services, soins et industrie.

551. Le seul louage de services, que nous ayons à considérer ici, est celui qui intervient entre des commerçants et les personnes dont le service corporel ou intellectuel leur est nécessaire pour l'exercice de leur commerce, désignées par la loi sous la dénomination de *facteurs, commis, serviteurs;* Com.
car, lorsque ce louage a pour objet des services purement 634.
domestiques, il cesse d'être commercial. C'est l'usage seul, et même, dans chaque pays, l'acception particulière donnée aux mots, qui peuvent déterminer la différence qui existe entre les commis, les facteurs, ou les serviteurs destinés au commerce. Les notions que nous avons données n° 37, celles que nous donnerons dans le titre suivant, sur l'étendue des pouvoirs et des obligations de ces personnes, réduisent ce que nous avons à expliquer en ce moment à des règles simples et faciles à saisir, pour l'application desquelles les conventions, non-seulement expresses, mais encore celles qu'on peut induire du genre de service entrepris, la qualité, la position et les rapports des parties, les usages locaux et les circonstances, doivent être singulièrement considérés.

552. Ce louage peut avoir lieu, soit pour un temps indé- Nap.
fini, soit pour un temps déterminé. Au premier cas, chacune 1780.
des parties a droit de résilier l'engagement, quand bon lui semble, à moins que les règlements ou les usages locaux n'aient déterminé des formes et des délais d'avertissements préalables. Dans le second cas, celui qui a loué ses services ne devrait ni se retirer ni être congédié sans cause, comme on l'a vu n° 529, parce qu'en principe l'impossibilité absolue peut seule dispenser des dommages-intérêts, auxquels donne lieu l'inexécution d'une obligation. Cependant l'usage et les circonstances doivent être appréciés par les tribunaux. En général, il faudrait une preuve bien précise pour admettre qu'un commis s'est engagé déterminément

jusqu'à *telle* époque; car ces sortes d'engagements sont ordinairement réputés faits dans l'intention que l'une ou l'autre partie soit libre de les résilier à son gré, à la seule condition d'avertir, suivant l'usage local.

553. L'espèce de services que rendent ces personnes exige qu'elles soient, dans certains cas, dépositaires de la confiance de leur maître, et considérées comme ses mandataires; les principes généraux sur les obligations respectives des mandataires et des mandants doivent donc être combinés avec ceux sur le louage de services. Ainsi, quoique les mandataires ordinaires puissent se faire remplacer, lorsque cette faculté ne leur est pas interdite, elle ne saurait en général se présumer dans les préposés qui louent leurs services, parce que ce droit, qu'ils réclameraient comme mandataires, serait modifié par leur qualité de locateurs de services; on a
Nap. 1237. vu, nº 216, qu'une obligation de faire ne peut être acquittée par un autre que l'obligé, si le créancier est intéressé à ce qu'elle soit remplie par le débiteur lui-même. Un commis n'a pas droit de faire, sans l'aveu de son maître, un commerce particulier, surtout si ce commerce se compose du même genre d'opérations que celles pour lesquelles il s'est engagé. Comme, en louant ses services, il est censé les avoir promis dans toute leur étendue, il ne pourrait agir pour son compte qu'en négligeant le travail qui lui est confié. Il doit au maître tous ses profits, quand même il prouverait qu'une considération personnelle a décidé l'opération conclue avec lui.

554. Par suite de ces principes, les employés des commerçants sont responsables des torts que leur conduite, leur imprudence, négligence ou impéritie, auraient pu causer. D'un autre côté, ils ont droit d'exiger un salaire, qu'on désigne en général sous le nom d'appointements ou gages. Lors même qu'il n'y aurait aucune stipulation, la fixation en serait faite par les tribunaux. On doit, tant pour la quotité
Nap. 1781. que pour les payements faits, s'en tenir aux registres du maître. Mais dans le cas où les livres ne contiendraient rien

de précis, ou porteraient des indications différentes des prétentions élevées par le maître, ce ne serait pas le cas de lui déférer le serment, suivant les règles du droit civil. Comme Com. 8.
il aurait manqué à l'une de ses obligations, celle de tout inscrire sur ses livres, ou de faire exactement cette inscrip- Nap.
tion, les tribunaux pourraient déférer le serment au commis. 1367.

535. Nous avons vu, n° 238, que l'impossibilité d'accomplir les services promis, dégageant celui qui s'était obligé, déchargeait aussi le maître de l'obligation d'en payer le prix. Cependant, si cette impossibilité n'avait été que momentanée et fondée sur une cause légitime, le maître ne serait point admis à faire une déduction proportionnelle au préposé loué, soit à l'année, soit pour un temps indéfini, parce qu'il a dû s'attendre à ces événements. Il s'ensuit que, si le préposé était malade par sa faute, par exemple à la suite de ses débauches ou d'une rixe, il y aurait lieu de lui faire une déduc- Com.
tion. Quant à l'employé loué à la journée, il ne serait con- 264.
sidéré que comme un ouvrier, ayant droit seulement au payement de ses jours de travail effectif.

536. Le maître d'un préposé doit, indépendamment des appointements, gages ou salaires promis, lui rembourser toutes les avances qu'il peut avoir faites pour son service, Nap.
quand elles ne sont pas du nombre de celles qui sont réputées 1999.
être à la charge du commis, et se trouver implicitement comprises dans ses appointements. Cependant, le commis étant moins encore un mandataire qu'un locateur de ses services, le maître ne doit pas l'indemniser des pertes qu'il aurait essuyées dans sa gestion, d'une manière aussi étendue qu'un mandant le devrait à son mandataire : il n'est tenu de l'indemniser que des pertes, dont la gestion aurait été la cause, et non simplement l'occasion. Du reste, il doit le garantir de toutes les poursuites que ses actes peuvent occasionner contre lui, lorsqu'elles sont la conséquence de ce qu'il a légitime- Nap.
ment fait, ou de ce qu'il a exécuté par ordre de son maître, 1998.

et en se renfermant dans les bornes de la préposition. Nous développerons ces principes dans le titre suivant.

Nap. 2271. Les actions de ces employés sont prescrites par six mois, depuis la cessation de leurs fonctions. Mais, pour l'application de cette règle, comme de plusieurs autres développées dans ce titre, il ne faut pas confondre certains agents, qui dans la réalité sont des sous-entrepreneurs, avec les employés. Ainsi, les cochers des voitures, vulgairement nommées *fiacres*, ne sont pas de simples domestiques ou employés. Les maîtres leur confient des voitures et des chevaux moyennant une rétribution convenue, et ceux-ci ensuite gagnent, par l'usage de ces voitures, autant qu'ils peuvent; ce qui excède la rétribution, dont ils sont tenus envers leurs maîtres, est leur propriété : ils ne sont donc pas des gens de service, et par conséquent ce n'est pas le cas d'appliquer aux contestations qui s'élèvent entre eux et les maîtres, ni la règle qui fait dépendre la décision du serment de celui-ci, ni la prescription de six mois (1).

CHAPITRE V.

Du louage pour le transport des personnes et des marchandises.

537. L'entreprise de transports est une convention par laquelle une personne, qu'on nomme ordinairement *voiturier* ou *roulier*, si le transport est par terre, et *patron* ou *batelier*, s'il est par eau, s'engage envers une autre, qu'on nomme *chargeur* ou *expéditeur*, moyennant un prix convenu, à conduire des personnes ou des choses. De même qu'on peut faire des entreprises de fournitures, qui sont une sorte de contrat aléatoire, de même un entrepreneur peut conclure un marché pour transporter, pendant un temps plus ou moins long, moyennant un prix déterminé et invariable, les objets qu'on lui confiera. L'entrepreneur combine les prix qu'il demande avec le cours actuel des transports, les chances d'augmenta-

(1) Rej., 30 décembre 1828, D. 29, 1, 89.

tion ou de diminution qu'ils peuvent subir pendant la durée de son entreprise. Ces considérations, combinées avec l'intérêt que la personne envers qui il s'oblige peut avoir de se mettre à l'abri des variations de prix, en renonçant à l'espoir plus ou moins fondé des diminutions qui surviendraient pendant la durée du marché, produisent un contrat véritablement aléatoire de part et d'autre, auquel on pourrait par analogie appliquer les principes expliqués nos 300 et suivants. Les engagements de transports ne sont pas du nombre de ceux que l'obligé doive, à moins d'une clause expresse, n'exécuter que par lui-même (1). Il arrive souvent qu'une personne se charge de faire conduire dans un lieu désigné des objets, pour le transport desquels il est nécessaire qu'elle emploie des sous-entrepreneurs ou des intermédiaires, à qui elle les adresse; ceux-ci à leur tour les dirigent vers un autre lieu, et ainsi de suite, jusqu'à leur arrivée. On donne quelquefois improprement à ces personnes le nom de *commissionnaires de transports :* mais dans la réalité ce ne sont que des entrepreneurs. Nous indiquerons dans le titre suivant, n° 578, l'utilité et la raison de cette différence.

On distingue deux espèces d'entrepreneurs de transports : 1° ceux qui n'ont pas de service publiquement annoncé, et se chargent, quand bon leur semble et à des prix convenus, d'effectuer des transports : nous les nommons entrepreneurs *particuliers;* 2° ceux qui ont annoncé leur établissement au public, avec conditions de prix, périodicité de jours et d'heures; ils ne sont pas maîtres de refuser de partir au moment déterminé, ni d'exiger d'autres prix que ceux indiqués dans leurs annonces : nous les nommons entrepreneurs *publics.*

Nous allons suivre cette distinction dans la distribution de ce chapitre en deux sections.

---

(1) Rej., 1er août 1820, D. 21, 1, 266.

SECTION PREMIÈRE.

Des entrepreneurs particuliers de transports.

538. Les parties sont libres de régler les conditions auxquelles doit être effectué le transport, dont l'une se charge envers l'autre. Ces conditions sont assez ordinairement con-
Com. 101. statées par une lettre de voiture, remise au voiturier par l'expéditeur. Cette lettre doit être datée. Il faut qu'elle exprime la nature de la chose à transporter, par ses qualités généri-
Com. 102. ques et extérieures; le poids ou la contenance des objets, avec indication, en marge, des marques distinctives ou des numéros qui peuvent les faire reconnaître; le délai dans lequel le transport doit être effectué; le nom et le domicile de l'expéditeur; le nom de celui à qui la marchandise est adressée; le nom et le domicile du voiturier; le prix de la voiture et l'indemnité due pour cause de retard; enfin elle doit être signée par l'expéditeur ou par le commissionnaire qui le remplace.

539. Quoiqu'il n'y ait pas une de ces énonciations qui n'ait son utilité, il ne s'ensuit pas qu'on doive refuser d'ajouter foi à la lettre de voiture qui ne les contiendrait pas toutes, dès qu'il n'en résulterait pas l'impossibilité de connaître les choses à transporter et les conditions essentielles du transport, ou dès qu'elles pourraient être suppléées, soit par l'usage (1), soit par une expertise. On peut dire seulement qu'il ne doit point être admis de preuve contre les énonciations de la lettre de voiture, ni exigé du voiturier plus ou autre chose que ce qu'indique cette lettre, qu'on ne prouverait pas avoir été altérée; que celui qui soutient avoir confié des objets à un voiturier, ou qui se prétend fondé à les réclamer, soit parce qu'ils lui étaient expédiés, soit parce qu'il a acquis par cession ou tout autre moyen le droit de réclamer l'exécution du contrat, ne peut refuser d'accomplir les conditions qu'il contient; qu'enfin, si quelque énonciation néces-

(1) Rej., 31 juillet 1844, D. 44, 1, 355.

saire est omise ou se trouve obscure, le doute sera interprété suivant les principes expliqués n° 191. De même, à défaut d'une lettre de voiture qui puisse constater dans quel état ont été remis des objets, dont le voiturier ne nie pas avoir été chargé, ou qu'on prouve lui avoir été remis, la présomption est que ces objets étaient en bon état : car il était maître de ne pas s'en charger sans lettre de voiture, ou de refuser celle qui aurait contenu des énonciations inexactes. C'est le cas d'appliquer ce qui a été dit n° 506.

540. On voit par là qu'une lettre de voiture n'est pas indispensable pour obliger un voiturier à rendre les choses qu'on prouve lui avoir été confiées : car, ni d'après l'usage,
ni d'après le texte de la loi, cet acte, signé par l'expéditeur Com.
seul, n'est point rédigé en double exemplaire, dont un reste- 102.
rait entre ses mains, signé du voiturier. La remise des mar-
chandises, étant un fait de commerce et un dépôt nécessaire, Com.
se justifie par témoins ou par tout autre genre de preuves (1); 632.
dans ce cas, les tribunaux décident, d'après les circonstances Nap.
et l'usage des lieux, quelles doivent être les conditions du 1348, 1950.
transport. L'ordre, qu'un voiturier reçoit d'une personne con- Com.
nue, d'enlever des marchandises qu'on lui désigne, dans un 109.
lieu public où elles seraient déposées, est en sa faveur un titre suffisant pour le mettre à l'abri des poursuites de celui qui, prétendant en être propriétaire, attaquerait ce voiturier comme les ayant dérobées. Mais, s'il ne faisait pas connaître la personne de qui il a reçu l'ordre qu'il prétend exécuter, il serait valablement poursuivi par le propriétaire.

541. Le voiturier doit rendre les objets qu'on lui a confiés à celui de qui il les a reçus, ou à celui qui lui a été indiqué par l'expéditeur, sans pouvoir contester la propriété ou se permettre de la discuter; si la lettre de voiture est à ordre ou au porteur, on suit les règles ordinaires sur ces espèces de titres, telles que nous les avons développées n°s 313 et sui-

(1) Rej., 3 août 1835, D. 35, 1, 366.

vants. Si le voiturier ne peut trouver la personne indiquée, il doit, après perquisition, déposer les objets dans un lieu
Com. 106. désigné par le président du tribunal de commerce ou le juge de paix ; il ne serait point en faute pour ne les avoir pas renvoyés à l'expéditeur (1), mais il ne serait pas excusable pour les avoir remis à une autre personne, dont le nom offrirait plus ou moins d'analogie avec celui qu'indique la lettre de voiture (2). Lorsqu'il ne remet pas les choses qui lui ont été confiées, il doit les payer au prix qu'elles valaient au moment où la remise a dû s'exécuter; et néanmoins, si cette valeur a diminué, le destinataire a droit d'exiger le prix qu'elles lui ont coûté, avec des dommages-intérêts. A défaut de factures ou autres renseignements sur la quantité ou la qualité des choses contenues dans les caisses ou ballots perdus, les juges peuvent prendre le serment du demandeur (3), suivant ce qui a été dit n° 504.

542. Le voiturier doit veiller à la conservation des marchandises pendant le voyage, et les rendre dans le même état
Nap. 1782, 1915. qu'il les a reçues; les principes expliqués n° 516 lui sont applicables. Sa responsabilité commence à l'instant même où ces marchandises ont été remises à lui ou à l'un de ses pré-
Nap. 1783. posés, soit sur le port, soit dans quelque local public, dont la surveillance n'appartient ni à l'expéditeur ni à des personnes dont il réponde. Il doit accomplir tout ce qui est nécessaire, non-seulement pour les faire charger convenablement et les conserver, par exemple en réparant des tonneaux qui fuiraient, mais encore pour remplir les formalités et les conditions exigées par les lois ou par les règlements locaux, ainsi que nous l'avons dit n° 495. Si les choses lui ont été annoncées comme fragiles, il répond des fractures; il est encore responsable des dommages arrivés par suite des avaries

(1) Cass., 21 mai 1848, D. 48, 1, 155.

(2) Cass., 25 avril 1837, D. 37, 1, 313. Cass., 15 avril 1846, D. 46, 1, 140.

(3) Rej., 13 vendémiaire an x, D. 1, 666.

extérieures, ou par le manque de soins et d'attention de sa part, quand même il aurait déclaré ne pas vouloir en garantir la conservation, parce que nul ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de ses fautes (1) : à cet égard on suivrait les principes sur les devoirs des dépositaires. Mais il faut que ces marchandises aient été conditionnées et emballées suivant leur nature; il ne serait pas juste d'imputer au voiturier les accidents arrivés par défaut d'emballage ou de précaution des expéditeurs. Lorsqu'il y a lieu à l'exercice de cette responsabilité, le voiturier ne peut se borner à offrir une indemnité proportionnée à la diminution de prix que l'avarie a causée, il est tenu de garder la marchandise pour son compte et de la payer en entier à dire d'experts.

543. Nous avons dit qu'un voiturier devait rendre identiquement les choses qui lui ont été confiées : mais à cet égard la nature de ces choses et l'usage ont nécessité une distinction. S'il s'agit d'objets enfermés dans des caisses, enveloppes et autres fermetures, il suffit au voiturier de rendre les ballots et caisses dans un bon état extérieur, à moins qu'il ne résulte, soit de la lettre de voiture, soit d'autres preuves ou des circonstances, qu'il a connu les qualités et quantités spécifiques des choses renfermées, qu'il les a vérifiées, ou pu et dû les vérifier d'après l'usage (2) ; ou enfin que de toute autre manière il s'en est rendu responsable. Si la qualité ou la quantité des choses pouvait être altérée ou changée, sans effraction extérieure, le voiturier doit livrer ce qui est indiqué avoir été contenu dans les barriques ou autres vaisseaux semblables. Ces règles de responsabilité sont indépendantes des dommages-intérêts, ou même des peines auxquelles les voituriers seraient soumis, s'ils abusaient du dépôt qui leur a Pén.
été confié, et s'ils se rendaient coupables d'infidélités spéciale- 386, 387.

(1) Rej., 21 janvier 1807, D. 7, 1, 138. Rej., 11 janvier 1842, D. 42, 1, 8.

(2) Cass., 20 mai 1818, D. 18, 1, 394.

ment prévues par les lois pénales ou de tous autres crimes ou délits.

Com. 97. 544. Les voituriers sont encore responsables du défaut d'arrivée dans le délai fixé par la lettre de voiture. Celui à qui la marchandise est expédiée, ou celui qui en a fait l'expédition, selon les circonstances, a droit à des dommages-intérêts, suivant les principes expliqués n° 189, à moins que le défaut d'arrivée en temps utile n'ait été le résultat de quelque faute de sa part, telle que le manque d'indication exacte du destinataire, ou toute autre, dont l'appréciation appartiendrait aux magistrats (1). Mais dans ce cas le voiturier ne peut, en principe général et de plein droit, être forcé de garder les marchandises pour son compte, à moins que le retard ne les ait rendues inutiles ou d'une défaite difficile (2).

Nap. 1784. Com. 103, 104. Nap. 1315. 545. La responsabilité du voiturier cesse, et ses obligations sont modifiées par la force majeure; mais il ne lui suffit pas d'alléguer cette excuse. La présomption est toujours en faveur de la responsabilité, et la force majeure n'est qu'une exception, que le voiturier doit prouver. Des rapports de témoins, rédigés hors du lieu de l'accident, ne suffiraient pas pour établir cette preuve; il faut qu'un officier compétent se transporte et vérifie les faits qui en sont susceptibles; et lorsqu'elle sera soumise au tribunal, il faut qu'un examen attentif des circonstances apprenne si, en remplissant avec scrupule ses obligations, le voiturier qui allègue la force majeure n'aurait pas pu s'y soustraire ou la prévenir. Il doit donc prouver qu'il ne s'y est pas imprudemment exposé et qu'il n'y a pas donné lieu. Par exemple, il est juste qu'il ne soit point responsable des vols faits en chemin par des hommes attroupés, mais il faut que la rencontre, l'attroupement et la violence soient bien constatés; il faut que ce soit sur la route directe de la destination et

(1) Rej., 8 mars 1827, D. 27, 1, 164.
(2) Rej., 3 août 1835, D. 35, 1, 366.

à une heure qui ne fût pas indue; à moins toutefois que le voiturier n'ait été autorisé à quitter la grande route, ou à voyager la nuit, par une permission de l'expéditeur, ou que, par suite d'un accident dont il ne serait pas responsable, il n'ait été empêché de se rendre pendant le jour à un lieu de gîte. De même, on n'accueillerait pas l'exception des voituriers par eau, qui, étant tenus par les règlements à se faire piloter dans certains lieux, auraient fait naufrage, faute d'avoir pris cette précaution. Par suite des mêmes principes, le voiturier ne répond point des détériorations ou des pertes causées par le vice propre des choses, ou des pertes et avaries qu'auraient occasionnées celles que d'autres chargeurs auraient mises sur sa voiture. Mais il faut qu'on n'ait pas à lui reprocher d'avoir réuni dans un même chargement des objets qu'il savait, pouvait ou devait savoir, capables de s'altérer ou de se détruire mutuellement, et de causer la perte dont on veut le rendre responsable; du reste, il devrait prouver l'exception par laquelle il prétend se justifier. Com. 103.

L'expéditeur, soit qu'il ait contracté en son nom, soit qu'il l'ait fait par intermédiaire, peut intenter ces actions contre le voiturier (1); elles peuvent aussi être exercées par ceux à qui les objets étaient envoyés, surtout s'ils voyageaient à leur compte, d'après les principes expliqués n° 279. Le voiturier peut par conséquent opposer à la demande de l'un sa libération envers l'autre. S'il justifie que les marchandises ont été remises à celui que la lettre de voiture indiquait, cette preuve suffit pour repousser la demande de l'expéditeur. Si le destinataire agit contre lui, il pourra exciper des ordres par lesquels l'expéditeur aurait changé la destination, comme on a vu, n° 510, qu'il en avait la faculté; et lorsqu'il s'est conformé à ces ordres, il ne doit rien au destinataire primitif.

546. Les actions auxquelles peut donner lieu l'inexécution des engagements du voiturier, ou la responsabilité dont il est

---

(1) Règl. de juges, 7 juillet 1814, D. 1, 815.

tenu, se prescrivent par des causes ou des délais qui varient suivant la nature de ces obligations et la qualité de ceux qui ont intérêt à les invoquer. L'action de l'expéditeur ou du destinataire, pour défaut de remise des objets confiés ou pour avaries éprouvées par ces objets, s'éteint après six mois sans
Com. 108. poursuites, pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France; et après un an, pour celles faites à l'étranger. Le délai de cette prescription est calculé différemment, suivant l'objet de l'action. Si l'on prétend que des objets confiés au voiturier n'ont pas, en tout ou en partie, été rendus à leur destination, le délai court du jour où le transport aurait dû être effectué, c'est-à-dire du jour où d'après les conventions ou les usages, s'il n'y a rien de stipulé, le voiturier aurait dû les remettre à leur destination. Ce laps de temps est, en faveur du demandeur, une présomption de perte; et il n'a rien à prouver que le fait du chargement (1). Mais si l'on prétend que par une convention prouvée, ou même par une suite de sa préposition résultant des usages locaux, le voiturier a été tenu de rempl r quelques formalités dans l'intérêt de l'expéditeur, par exemple de faire viser à des barrières ou bureaux de passage des *acquits à caution* ou autres pièces de cette nature, destinées à opérer la décharge de l'expéditeur envers le fisc, l'action, pour cette responsabilité, n'est pas prescrite par le délai de six mois ou d'un an. Cette obligation du voiturier résulte d'une préposition spéciale, et le tort occasionné par lui, dans ce cas, ne peut être considéré comme une perte ou une avarie. Les tribunaux pourraient toutefois apprécier les circonstances et les faits, d'après lesquels un expéditeur se serait rendu non recevable à poursuivre le voiturier.

547. Si le voiturier a exécuté son obligation de livrer les marchandises, mais qu'on prétende qu'elles ont été avariées par son fait ou sa négligence, l'action doit être intentée dans

(1) Cass., 8 mars 1819, D. 19, 1, 303.

les délais de six mois ou d'un an, dont nous venons de parler. Il faut de plus que celui à qui les marchandises ont été adressées, quelle que soit sa qualité de propriétaire, d'entrepositaire ou de consignataire, ait fait constater ces avaries, soit à l'instant de la réception des objets transportés, si elles étaient visibles, soit dans un bref délai déterminé par l'usage, si elles n'étaient pas susceptibles de vérification immédiate (1). Celui qui a reçu les objets, en les faisant entrer dans ses magasins, ou en disposant de tout ou partie, après qu'ils ont été déchargés sur un quai ou dans les entrepôts de la douane, et qui en outre a payé la voiture, sans réclamation ni protestation dans les vingt-quatre heures, perd son Com.
action, dans le cas même où le préjudice allégué résul- 105.
terait d'une cause non apparente. Néanmoins, si les détériorations dont il se plaint étaient le résultat d'une fraude ou d'une infidélité personnelle du voiturier (2), prévue par les lois pénales, l'action se prescrirait seulement par le même Com.
délai que les crimes ou délits. Les formalités à observer pour 108.
qu'en cas de refus de réception l'état des marchandises soit Com.
constaté, et qu'il soit pris des mesures pour leur conservation 106.
et leur dépôt, consistent à présenter requête au président du tribunal de commerce, ou, à son défaut, au juge de paix, qui fait constater l'état des objets refusés, par experts nommés d'office, et qui peut en ordonner le séquestre aux frais et risques de qui il appartiendra.

348. Le voiturier qui a remis les marchandises à leur destination, et contre lequel aucune exception d'avarie ou de perte partielle n'est élevée, a une action contre celui qui lui a délivré la lettre de voiture et confié les marchandises, ou contre celui à qui il en a fait la remise et qui ne les a pas refusées, pour être payé des frais de transport et des dépenses par lui faites pour la conservation de la chose; il peut même

(1) Rej., 18 avril 1831, D. 31, 1, 193.
(2) Rej., 20 mai 1826, D. 26, 1, 377. Cass., 18 avril 1848, D. 48, 1, 83.

obtenir des dommages-intérêts à raison des poursuites, amendes et autres frais, auxquels l'aurait exposé le défaut de précautions de l'expéditeur, qui n'aurait pas rempli les formalités exigées pour la circulation de certaines espèces de marchandises. Il a en conséquence un privilége, qui, d'après ce qui a été dit n° 488, subsiste tant que la marchandise est encore entre ses mains (1).

549. A défaut de payement, le voiturier peut faire ordonner la vente, par le président du tribunal de commerce, jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû. Mais cette disposition ne saurait être applicable au cas où il s'élèverait quelque contestation relative à des avaries ou autres faits donnant lieu à la responsabilité du voiturier, puisque le payement qu'il obtiendrait par la vente des marchandises empêcherait d'un côté qu'on pût constater leur détérioration, et de l'autre qu'on pût obtenir une indemnité par la retenue de son salaire. Si par quelque événement le prix de la vente des marchandises ne suffisait pas pour payer ce qui est dû légitimement au voiturier, celui-ci n'en conserve pas moins son action contre l'expéditeur, qui ne pourrait, comme on l'a vu n° 204, s'en affranchir, sous prétexte que par force majeure ou par des cas fortuits les choses ont été dépréciées de manière à ne pas suffire au payement.

Com. 106.

550. L'impossibilité de la part de l'expéditeur, d'exécuter l'engagement qu'il a pris de donner des objets à transporter, est une cause légitime de la résiliation du contrat. Ainsi, lorsqu'on a fait avec un voiturier une convention, pour qu'il transporte des marchandises dans un lieu, si quelque loi vient à défendre ce transport, si la guerre, une interdiction prononcée par le gouvernement, ou toute autre cause semblable, ne permettent plus qu'il s'effectue, la convention doit être résiliée de plein droit, sans dommages-intérêts de part ni d'autre : le transport n'ayant pas lieu par suite d'é-

Com. 276.

(1) Rej., 13 avril 1840, D. 40, 1, 170.

vénements dont aucune des parties n'est responsable, chacune supporte les frais des préparatifs qu'elle a pu faire. Mais si un expéditeur a fait marché avec un voiturier, pour qu'il aille chercher certaines choses dans un lieu, et qu'elles ne s'y trouvent plus, parce qu'elles ont péri ou autrement, il devra le prix de transport convenu.

551. Lorsque le transport étant commencé, un événement quelconque de force majeure empêche de le continuer, le voiturier, qui n'a pas reçu d'instructions sur la conduite à tenir, est, en sa qualité de mandataire, naturellement investi du droit de faire, pour le dépôt et la conservation des marchandises, pour la rupture entière du voyage ou sa continuation par une route différente, ce qu'un homme sage ferait pour lui-même. S'il prend une voie plus longue, il a droit à une indemnité; car c'est en quelque sorte un déboursé qu'il fait pour l'exécution de son mandat. S'il décharge les marchandises dans le lieu d'entrepôt le plus voisin de la destination à laquelle il ne peut parvenir, s'il les ramène, ne trouvant rien de plus avantageux à faire, il doit être payé de tout ce qui lui a été promis, comme s'il eût terminé le voyage.

552. L'expéditeur peut changer d'avis. S'il prend ce parti avant le départ, il ne doit pas être précisément contraint à payer la somme convenue pour le transport; il n'est tenu qu'à des dommages-intérêts, qui sont fixés par les juges suivant les circonstances. Mais s'il ne change d'avis qu'après le transport commencé, il doit payer la totalité du prix convenu.
Le retard, qui a lieu par force majeure ou événements im- Com.
prévus, est aux risques de chacune des parties : le voiturier 277.
ne peut demander un supplément de prix; de son côté, l'expéditeur ne peut prétendre d'indemnité pour le tort qu'il éprouve; et s'il juge convenable de donner aux marchandises une autre direction, il doit payer la totalité du prix stipulé, quand même il prétendrait que la nouvelle voie est plus courte; néanmoins, si, de fait, elle est plus longue, il doit payer un supplément. C'est encore d'après les circonstances

que les tribunaux pourraient décider si un obstacle de force majeure n'a dû être considéré par le voiturier que comme une nécessité de retard, ou le porter à rompre le voyage, et à agir comme nous l'avons dit n° 551. Les règles, que nous donnerons dans la quatrième partie sur les transports par mer, peuvent, dans un grand nombre de cas, être appliquées à ceux qui s'opèrent par voie de terre ou par la navigation intérieure.

SECTION II.

Des entrepreneurs publics de transports.

553. Les entrepreneurs publics de transports sont, comme on l'a vu n° 537, assujettis à partir aux jours et heures qu'ils ont annoncés, quand même le nombre des personnes ou des objets qu'ils doivent transporter ne suffirait pas pour compléter leur chargement ou pour les couvrir de leurs déboursés.

Quelquefois ils tiennent du gouvernement le droit d'exercer ce genre d'industrie; leurs obligations envers ceux qui les emploient sont alors modifiées par des règlements spéciaux ou locaux.

Com. 107. Nap. 1786. Nap. 1785. Tout ce que nous avons dit dans la section précédente leur est applicable, indépendamment de ce que les règlements d'administration publique déterminent sur leurs rapports avec les particuliers et leurs obligations spéciales envers le gouvernement. Ces entrepreneurs sont obligés de tenir registre de l'argent, des effets et des paquets, dont ils se chargent. Leurs bulletins d'enregistrement servent de preuve contre eux, et ils sont tenus des obligations des aubergistes et autres dépositaires, pour la garde dans leurs magasins (1). Il arrive souvent que les rédactions imprimées des bulletins limitent la responsabilité des entrepreneurs à une somme indiquée : une telle restriction aux principes généraux sur la responsabilité des voituriers ne serait point,

(1) Rej., 2 thermidor an VIII, D. 3, 1, 267.

ainsi qu'on l'a vu n° 542, obligatoire pour les personnes qui leur auraient confié leurs effets (1). Nous avons donné, n° 503, des notions, par suite desquelles on peut décider dans quelles circonstances les cessionnaires ou successeurs des entrepreneurs de transports sont tenus des obligations de ceux qu'ils remplacent.

554. Les voitures, chariots ou fourgons, qu'expédient ces établissements, sont sous la conduite de préposés, autorisés par leur seule qualité à recevoir les objets qu'on leur confie en route, d'une manière qui oblige leurs commettants (2). Nap.
Ceux à qui les objets sont destinés, porteurs des récépissés 1384.
ou dénommés sur les feuilles, sont censés propriétaires et suffisamment autorisés à donner décharge valable, en marge de l'article qui les concerne. Ils doivent par conséquent, avant de signer ce reçu, s'assurer de l'état des ballots ou caisses qu'ils reçoivent, conformément à ce que nous avons dit n° 547. Le payement qu'un voyageur ferait du prix de sa place et du transport de ses effets, sans réclamation de ce qu'il prétendrait être perdu, le rendrait non recevable (3).

Ces entrepreneurs sont soumis aux mêmes actions que les voituriers, et peuvent opposer les mêmes prescriptions. Nous ne pensons pas qu'on puisse distinguer entre le cas où les objets confiés à leurs soins auraient été remis par des commerçants ou par des non-commerçants, pour restreindre, au premier cas, les prescriptions et les fins de non-recevoir indiquées n° 546. Lorsque les objets n'ont pas été réclamés dans le délai de six mois à dater du jour de leur arrivée au lieu de destination, ils sont vendus à la diligence de l'administration des domaines, et le produit en est versé au trésor public, conformément à l'article Ier du décret du 13 août 1810;

---

(1) Rej., 13 vendémiaire an x, D. 1, 666. Cass., 6 février 1809, D. 9, 1, 127.

(2) Rej., 19 frimaire an vii, D. 3, 1, 180. Rej., 5 mars 1811, D. 11, 1, 191. Cass., 29 mars 1814, D. 14, 1, 358.

(3) Rej., 10 novembre 1829, D. 29, 1, 378.

sans préjudice du droit des parties, qui justifieraient leur qualité, de répéter ce prix envers l'État.

Les établissements de *chemins de fer* ont donné lieu à une branche d'industrie de transports, qui est régie à la fois par les principes que nous venons d'exposer, par les lois ou les règlements d'administration publique propres à cette matière, et par l'espèce particulière de convention intervenue entre l'expéditeur et la compagnie (1).

TITRE VII.

DES PROCURATIONS, PRÉPOSITIONS, GESTIONS D'AFFAIRES ET COMMISSIONS.

555. Des négociations commerciales sont faites souvent par des personnes qui n'y ont pas d'intérêt individuel, mais qui représentent les véritables intéressés. Sans doute, une opération, commerciale par elle-même, reste de la même nature, malgré cette circonstance qu'elle a été exécutée par un intermédiaire; mais il en résulte, soit entre ceux qui ont agi pour d'autres et cet intermédiaire, soit entre ces personnes et les tiers, des effets que nous allons expliquer dans ce titre.

Il sera divisé en quatre chapitres, où nous traiterons successivement des procurations, des prépositions, des gestions d'affaires et des commissions. Nous aurons soin de déterminer les caractères qui distinguent ces contrats, encore bien qu'ils soient régis par un grand nombre de principes communs.

CHAPITRE PREMIER.

Des procurations.

556. Nous avons vu, n° 40, en quoi les procurations, dont il sera question dans ce chapitre, diffèrent des commissions, dont nous parlerons dans le quatrième. Quoique cette

(1) Rej., 27 décembre 1848, D. 49, 1, 165.

dernière espèce de négociation soit plus habituelle dans le commerce que la simple procuration, et que même elle soit plus généralement présumée, cependant il y a des cas dans lesquels la manière dont les parties se sont expliquées ne permet de voir qu'une simple procuration. Souvent même, d'après la nature des choses, il ne saurait en être autrement. Ainsi, les directeurs et entrepreneurs de bureaux de ventes à l'encan ou d'agences d'affaires, dont nous avons parlé n[os] 42 et 44; les agents de change, les courtiers, soit ceux qui sont commissionnés, soit ceux qui exercent ce genre d'industrie dans les lieux où il n'existe point d'agents commissionnés, suivant les règles expliquées n[os] 121 et suivants; les administrateurs de sociétés anonymes, les syndics des faillites, dont nous traiterons dans les cinquième et sixième parties, ne contractent qu'en qualité de fondés de pouvoirs, et ne peuvent jamais être considérés comme des commissionnaires. Dans les autres cas, les circonstances doivent décider les tribunaux (1).

Nous allons, dans une première section, expliquer les règles sur la formation des procurations; dans la seconde, les obligations réciproques du mandataire et du mandant; dans la troisième, leurs obligations et leurs devoirs envers les tiers.

SECTION PREMIÈRE.

Règles sur la formation des procurations.

557. Les procurations peuvent être données par la loi, par la justice ou par la convention. Ainsi, nous verrons, n° 869, qu'en cas d'assurance, l'assuré a non-seulement le droit, mais que l'obligation lui est imposée de veiller au sauvetage. Ainsi, dans une faillite, les syndics sont, par autorité de justice, mandataires de la masse. On doit se reporter, pour ce qui concerne les procurations conventionnelles, objet plus spécial de ce chapitre, à ce que nous avons dit, n[os] 241 et suivants, sur la preuve. Il suffira d'ajouter ici qu'en géné- Com. 381. Com. 465.

(1) Rej., 25 avril 1849, D. 49, 1, 152.

ral on ne doit point croire aux allégations et aux indices, pour établir qu'une personne a été chargée d'une affaire (1). Mais une fois que les parties sont d'accord sur le fait, il est naturel de se décider par des présomptions déduites, soit de leur position, soit de leur intention probable, pour déterminer l'étendue d'un pouvoir qui n'aurait pas été rédigé par écrit : par exemple, on présume naturellement que celui qui a reçu le pouvoir de s'obliger a été suffisamment autorisé à payer; que celui qui a été chargé de vendre la chose du mandant a été autorisé par cela même à en recevoir le prix.

SECTION II.

Obligations respectives du mandataire et du mandant.

Nap. 1984, 1985. 558. Celui à qui une procuration est offerte ou envoyée n'est pas obligé de l'exécuter; mais si elle lui est parvenue par correspondance, il doit employer la voie la plus prompte pour faire connaître son refus; le silence, gardé au delà du temps nécessaire et usité pour répondre, pourrait, comme on l'a vu n° 253, donner un juste sujet de supposer son acceptation, et le faire condamner à des dommages-intérêts. Cependant, même dans le cas où celui à qui un pouvoir a été transmis refuserait de l'exécuter, il est des soins que la bonne foi lui commande de prendre. Celui à qui des marchandises seraient envoyées pour en faire un emploi indiqué ne doit pas, s'il refuse d'accepter le pouvoir, les laisser à l'abandon ou même les renvoyer; il doit, en faisant les protestations convenables, veiller à leur conservation, ou, s'il devait en résulter pour lui de trop grands embarras, prendre des mesures analogues à celles qui ont été indiquées n°s 282 et 547. Lorsqu'il consent à se charger du pouvoir qui lui est
Nap. 1985. adressé, une déclaration de ce consentement n'est pas nécessaire. L'exécution qu'il y donne suffit pour que le lien réciproque soit formé, comme on l'a déjà vu n° 251.

Celui qui a pris un engagement exprès ou tacite d'exécuter

---

(1) Cass., 11 vendémiaire an VII, D. 3, 1, 167.

une procuration ne peut s'en dispenser, à moins que la personne qui la lui a donnée ne manque elle-même à son obligation corrélative, en ne lui fournissant pas les fonds, les crédits et sûretés, stipulés ou déterminés par l'usage, ou à moins que par sa faillite ou sa déconfiture elle ne lui donne une juste crainte de n'être pas remboursé. Il doit se conformer littéralement aux instructions qu'il a reçues, et répond de tous les événements, lorsqu'il ne les a pas suivies, à moins qu'il ne puisse prouver qu'en les exécutant à la lettre il eût compromis les intérêts qui lui étaient confiés. En général, il doit exécuter le mandat par lui-même; mais la faculté de se substituer quelqu'un, dont il répond, est facilement présumée dans les procurations commerciales. Quelquefois même cette substitution est tellement commandée par la nature des choses, que l'affaire ne pourrait être exécutée autrement. C'est donc d'après les circonstances qu'on appliquerait les règles du droit commun sur les substitutions de pouvoirs : du reste, le substitué est, en tout ce qu'il a fait ou dû faire, tenu des mêmes obligations, et a les mêmes droits, que si le pouvoir lui avait été donné directement.

Nap. 2003.

Nap. 1992.

Nap. 1994.

Le mandataire a droit d'exiger que le mandant lui rembourse ses avances, d'après un état détaillé qu'il doit en fournir, avec pièces à l'appui, conformément à l'usage. L'intérêt lui est dû à compter du jour où elles ont été faites, à moins qu'étant en retard de rendre ses comptes il ne perde ce droit par une juste peine de ce retard (1). Mais, sauf le cas d'exception prévu n° 219, il n'est point subrogé contre le mandant et les coobligés de celui-ci aux droits d'un créancier qu'il aurait payé de ses propres deniers, en exécution des pouvoirs qu'il avait reçus.

Nap. 1999.

Nap. 2001.

Le mandataire a droit aussi à l'indemnité des pertes, qu'à l'occasion de sa gestion il a éprouvées, sans imprudence de sa part, et de toutes les suites de ce qu'il a fait dans les limites de ses pouvoirs. Il peut, à moins que les circonstances ne

(1) Cass., 21 juin 1819, D. 19, 1, 450.

portent à reconnaître qu'il n'entendait rendre qu'un service purement gratuit, ce qui se suppose difficilement dans le commerce, comme on l'a vu n° 138, exiger une rétribution réglée, à défaut de stipulation, par l'usage ou par l'arbitrage des juges.

A son tour, celui qui donne un pouvoir doit le rédiger d'une manière claire et précise; les termes de la convention doivent être rigoureusement suivis, et recevoir leur interprétation d'après les usages et la position des parties. Si la procuration charge seulement le mandataire d'agir pour le mieux,
Nap. il doit faire ce que le père de famille le plus exact eût fait
1927, dans une pareille situation. C'est par les circonstances et la
1992. nature de l'affaire ou des rapports entre les parties qu'on peut décider quand le mandataire a bien ou mal agi (1); il suffit de ne pas perdre de vue que le danger continuel où les commerçants sont de faire faillite, et les risques d'un retard dans beaucoup de cas, doivent rendre les juges plus sévères qu'en matière civile. Ainsi, un fondé de pouvoir ne serait pas toujours excusable, en prouvant qu'il a terminé aux mêmes conditions une affaire semblable qui l'intéressait personnellement, s'il était reconnu que dans le même temps on traitait habituellement à des conditions plus favorables. Il doit même, sans attendre les ordres exprès, faire les choses qui sont indispensables ou exigées par les lois, telles que seraient des dépenses conservatoires, l'acquittement de droits d'octrois,
Nap. douanes, transit, entrepôt, etc. Dans tous ces cas, il répond
1994. de sa faute dans le choix des personnes qu'il emploie comme intermédiaires; mais il trouve une excuse légitime dans la force majeure, suivant les principes précédemment expliqués.

L'obscurité ou l'incertitude laissée dans les instructions n'est pas, pour le fondé de pouvoir, un motif d'agir arbitrairement, sans demander des explications plus précises. Seulement on peut dire que si les circonstances ou la nature des ordres ne lui laissaient pas le temps de consulter, et qu'il eût

(1) Rej., 22 avril 1823, D. 1, 410.

suivi, soit l'usage, soit le cours des opérations semblables, sa bonne foi serait un motif de ne pas admettre les réclamations de celui qui par l'obscurité de sa correspondance l'aurait véritablement induit en erreur. Le commerçant, qui a été chargé d'une opération, ne doit pas manquer d'instruire son correspondant de ce qu'il a fait, en lui fournissant des bordereaux et états de situation, qui le mettent à même de connaître leur position réciproque. Il doit également l'instruire de tout ce qui est relatif aux négociations qui lui sont confiées, lorsque cette connaissance peut influer sur la détermination de celui-ci, pour modifier, étendre ou révoquer les ordres qu'il a donnés; et l'on appliquerait au silence gardé par le mandant les principes expliqués nos 145, 252 et 253.

559. Le fondé de pouvoirs, qui a touché quelques sommes pour son commettant, par suite ou à l'occasion des négociations dont il était chargé, doit lui en rendre compte dans les formes et les délais d'usage, quand même ce qu'il aurait touché, en vertu de sa procuration, n'aurait pas été dû au mandant : s'il en applique une partie à son usage, il en doit l'intérêt du jour de cet emploi ; s'il porte la recette dans son compte courant, on suit les règles expliquées nos 475 et 476. Hors ces cas, il ne doit l'intérêt que du jour où il a été constitué en demeure; et on suit, pour les mutations monétaires, ce qui a été dit n° 514.

Nap. 1993.

Nap. 1996.

Suivant les règles générales que nous avons expliquées n° 201, il n'est obligé de payer ces sommes que dans son propre domicile; mais presque toujours, par une convention qui se présume facilement, il est chargé de les faire tenir au domicile du mandant, ou dans le lieu que celui-ci indique; et c'est le plus souvent en tirant ou en passant à l'ordre de ce dernier une lettre de change. Quand ce mode d'envoi a été indiqué par le mandant, la lettre est à ses risques, si le mandataire n'a commis aucune faute. Lorsque le mandant n'a consenti ni directement ni indirectement à ce mode d'envoi, ou qu'il en a prescrit un autre, la lettre est aux risques du

mandataire, parce que ce n'est plus spécialement pour exécuter la procuration qu'il a agi ainsi : il ne peut dire que les fonds qu'il a employés pour acquérir cette lettre sont ceux qu'il avait reçus pour le compte du mandant; c'est un effet de son propre commerce qu'il lui a transmis, et dont il est responsable.

Nap. 2004. Les pouvoirs sont, par leur nature, essentiellement révocables; sans préjudice des droits d'indemnité du mandataire, pour tout ce qu'il aurait fait avant que la révocation lui fût connue (1). Réciproquement il peut renoncer à continuer l'exécution du mandat, pourvu que ce soit en temps utile et que le mandant puisse faire personnellement ou par un autre ce dont il l'avait chargé. Mais ce principe peut être modifié par les conventions ou les circonstances : tel serait le cas où l'exécution du pouvoir intéresserait, soit celui qui l'a reçu, soit un tiers en faveur de qui il aurait été donné, comme on l'a vu n° 141. Nous ferons connaître dans la sixième partie quelle serait l'influence de la faillite du mandant ou du mandataire sur les procurations données ou reçues. En général, les pouvoirs ne passent point aux héritiers ou successeurs du mandataire, à moins qu'il n'y ait lieu à la modification que nous avons indiquée n° 503.

Si plusieurs personnes ont été chargées d'une affaire, elles doivent agir ensemble, à moins que des termes de la procuration, ou de l'intention des parties, dans le silence de l'acte, on ne puisse présumer qu'un seul, ou du moins la majorité des fondés de pouvoirs avait droit d'agir (2). Ces personnes ne sont tenues solidairement, comme nous l'avons vu n° 182,
Nap. 1995. que dans le cas d'une stipulation particulière, ou d'une indivisibilité qui produirait les effets de la solidarité. Mais lorsque plusieurs mandants se sont réunis pour donner une procuration, leur obligation envers le mandataire est solidaire, sans qu'il ait été besoin de le stipuler.

(1) Rej., 24 décembre 1817, D. 18, 1, 204.
(2) Rej., 24 février 1829, D. 29, 1, 159.

SECTION III.

Des effets de la procuration envers les tiers.

560. Les tiers, qui ont traité avec un mandataire, sont censés s'être directement obligés envers le mandant, qui peut, par voie directe, sans qu'une subrogation soit nécessaire, les poursuivre comme s'il avait stipulé personnellement. Par une conséquence naturelle, celui qui a traité avec un fondé de pouvoirs acquiert une action contre la personne que ce dernier représentait, et peut la poursuivre pour la contraindre à exécuter ce qui a été promis par son mandataire dans les termes de la procuration. A cet égard, les actes, les faits et les circonstances, peuvent servir à décider si le mandataire a ou non excédé la limite de ses pouvoirs (1). Les mandataires ne sont point obligés, en leur nom, envers les tiers à qui ils ont fait connaître leurs instructions, à moins qu'ils ne se soient engagés personnellement ou que la loi n'ait établi des règles différentes, ainsi que nous l'avons vu, n° 129, relativement aux agents de change, et sauf aussi ce que nous dirons, n° 563, relativement aux commissionnaires; mais si une personne a fait une négociation, dans laquelle elle prétend n'avoir agi qu'en qualité de mandataire, il appartient aux tribunaux de décider, d'après les circonstances, si cette personne a fait connaître qu'elle était simple mandataire, ou si on a dû croire qu'elle agissait en son nom personnel, quoique peut-être pour le compte d'autrui, caractère propre du commissionnaire (2).

Nap. 1998.

Nap. 1997.

Il peut arriver souvent qu'un commerçant soit chargé par un autre, avec qui il est en correspondance, de faire une négociation intéressant un tiers; cette circonstance, et même la connaissance parfaite que le commerçant aurait du nom et des droits de la personne que l'affaire intéresse, ne le rendent point obligé envers ce tiers. C'est toujours à son correspondant qu'il a affaire; et si en vertu des instructions qu'il a reçues il touche quelques sommes pour ce tiers, il est libéré

(1) Rej., 8 juillet 1807, D. 7, 1, 371.
(2) Rej., 18 novembre 1829, D. 29, 1, 413.

valablement en les payant à ce correspondant ou en les passant en compte avec lui.

CHAPITRE II.

Des prépositions.

561. Les divers agents connus sons les dénominations que nous avons indiquées n° 531, et quelquefois les femmes des commerçants (1), suivant ce que nous avons dit n° 65, ou le mari d'une femme commerçante, comme on l'a vu n° 69, sont présumés, sous certains rapports, être fondés de leurs pouvoirs. L'étendue et la durée en sont déterminées, soit par le genre d'occupations habituelles de ces agents et ce qu'ils ont déjà fait sans opposition ou avec l'approbation du préposant, soit d'après ce qu'il est d'usage de confier à ceux qui ont de semblables emplois. Ainsi, le facteur, préposé en termes généraux à un établissement commercial, est autorisé à tout ce que rend nécessaire la direction qui lui est confiée; et si celui qui l'emploie prétend y avoir apposé certaines limitations, il doit prouver que le tiers, qui a traité avec le facteur, les a connues. Le commis voyageur, annoncé avec cette qualité ou muni de documents qui la lui attribuent, a le droit de vendre, d'acheter ou de recevoir des commissions, selon le genre des opérations du commerçant dont il est l'agent; et c'est d'après les termes de la convention qu'il aurait faite, ou les circonstances dont l'appréciation appartient aux juges, qu'on jugerait l'effet que l'engagement pris par lui doit avoir à l'égard de la maison qui l'emploie (2). Celui qui est envoyé dans les marchés ou foires, pour y effectuer des achats ou ventes, n'oblige le préposant qu'aux actes sans lesquels il n'aurait pu remplir son mandat; et, par exemple, il ne peut sans autorisation spéciale faire des emprunts. Les simples commis ou apprentis, préposés au débit dans les boutiques ou

---

(1) Rej., 25 janvier 1821, D. 21, 1, 127.

(2) Rej., 19 décembre 1821, D. 22, 1, 195. Rej., 4 janvier 1847, D. 47, 1, 79.

magasins, sont réputés avoir le droit d'y vendre des marchandises, d'en recevoir le montant et d'en donner quittance. Mais il ne peut en général leur être fait de payements valables ailleurs qu'aux magasins et boutiques. Si néanmoins ils étaient porteurs, soit de la marchandise, soit des titres ou des factures, dont on leur compterait le montant, la quittance ou l'acquit signé d'eux serait valable, parce qu'à leur qualité de préposés se joindrait le fait qu'ils ont le titre entre les mains, ce qui suffirait pour valider le payement qu'on leur ferait de bonne foi. Les commis aux écritures et à la tenue des livres n'obligent leur préposant qu'en ce sens que tout ce qu'ils ont inscrit dans les livres, registres et autres écritures, qui, dans l'usage, ne sont pas revêtus de la signature du commerçant, est réputé écrit par lui. Mais la signature qu'ils apposeraient à des actes de correspondance, même avec la formule *par procuration*, n'obligerait le préposant qu'autant que des circulaires, un pouvoir exprès, ou une constante approbation, auraient annoncé qu'ils ont ce droit (1). Dans aucun cas, ces préposés, quelles que soient leurs fonctions, ne sont réputés autorisés, sans un pouvoir écrit et spécial, à tirer, accepter, endosser, signer des lettres de change, effets de commerce ou virements en banque. En général, ni la faillite, ni la mort du préposant, ni son remplacement par un héritier, ne révoquent de plein droit les pouvoirs du préposé, tant que la gestion n'a pas été confiée à d'autres. Une révocation expresse n'anéantirait même les actes postérieurs qu'autant que la personne avec Nap.
qui le préposé aurait traité l'aurait connue. 2008.

Le préposant est tenu de rembourser au préposé tout ce que ce dernier a avancé ou serait obligé de payer pour lui, Nap.
et d'exécuter ce qu'il a promis dans les limites de sa préposi- 1998, 1999.
tion; sauf, si le préposé s'était rendu coupable d'abus de confiance, et avait appliqué à son profit personnel les sommes par lui reçues ou empruntées, les marchandises achetées, etc.,

(1) Rej., 22 ventôse an XII, Sirey, 4, 1, 257.

à exercer une action contre lui (1); et s'il y a plusieurs préposants, ils sont solidaires, comme dans le cas prévu n° 559. Cette responsabilité s'étend jusqu'aux effets civils des délits et
Nap. 1384. quasi-délits (2). Ainsi, les confiscations et amendes encourues par les facteurs, commis, serviteurs, pour contraventions aux lois sur les douanes, octrois ou autres droits dus au trésor public, frappent le maître, sauf son recours contre le commis, s'il y a lieu. Il ne peut s'en dégager, même en abandonnant les choses qui constituaient la négociation. Il n'y a d'exception
Com. 216. que dans le commerce maritime, relativement à certains faits du capitaine d'un navire ou des gens de l'équipage, dont l'armateur ne répond que d'une manière limitée. Mais cette responsabilité ne s'étend pas aux engagements contractés par ceux que le préposé aurait pu se substituer, si cette substitution n'a pas été connue ou tacitement autorisée par le maître.
Nap. 1990. Il importe peu, au surplus, que par eux-mêmes ces préposés ne soient pas capables de s'obliger. On peut entrer dans cette considération, lorsqu'il s'agit de juger les obligations personnelles du préposé envers son maître ou les tiers; mais elle ne peut servir à modifier l'engagement ou la responsabilité du préposant.

Les préposés, lorsque la signature ou le genre de l'opération annonce qu'ils agissent pour un préposant, ne sont point engagés personnellement (3), à moins que cela ne résulte d'une
Nap. 1997. stipulation expresse, de la volonté formelle de la loi, ou d'un usage constamment suivi dans le commerce; et alors il faut qu'ils aient eux-mêmes la capacité de s'obliger. Si le commis n'a d'autorisation, ni expresse, ni tacite, la personne qui a traité ne peut agir contre le maître, que dans les circonstances dont nous allons parler en traitant de la gestion d'affaires. Ce serait aussi d'après les mêmes principes qu'on déterminerait

---

(1) Cass., 26 mars 1813, D. 13, 1, 270.

(2) Cass., 7 février 1822, D. 22, 1, 177.

(3) Règl. de juges, 22 pluviôse an x, D. 3, 1, 429. Rej., 8 thermidor an x, D. 2, 704, n° 4.

l'obligation du commis envers les tiers, qui n'auraient pas été à portée d'apprécier sa qualité et l'étendue des pouvoirs qu'elle lui attribuait.

CHAPITRE III.

De la gestion d'affaires.

362. La gestion d'affaires diffère de la procuration, en ce qu'elle suppose que le gérant agit, sans y avoir été préalablement autorisé. Ainsi, on voit qu'elle peut avoir lieu, ou de la part de celui qui, sans aucun pouvoir exprès ou tacite, agit Nap.
pour un autre; ou de la part d'un mandataire, qui excède 1372.
ses pouvoirs. Dans ces deux cas, il faut se diriger par la règle d'équité, qui ne permet à personne de s'enrichir aux dépens d'autrui.

Les obligations de celui qui a fait, sans mandat exprès ou présumé, l'affaire d'un autre, commencent à l'instant même où il agit, et ne finissent qu'après qu'il a rendu ses comptes. Il acquiert, par cette gestion, le droit de demander le remboursement de ses avances, ou de ce qu'il serait condamné à payer pour cette affaire; mais il n'est pas traité aussi favorablement qu'un mandataire ou un préposé : ainsi, lorsque l'affaire intéresse plusieurs personnes, il ne peut les poursuivre solidairement, à moins qu'elles ne soient associées. Le seul fait qu'il a agi ne suffit point, comme dans le mandat, pour qu'il ait des droits : il faut qu'il y ait eu, pour celui dont il a fait l'affaire, utilité reconnue; par exemple, que l'affaire fût telle qu'on doive nécessairement supposer que le maître l'eût faite, s'il eût été présent. La règle en pareil cas est que les tribunaux apprécieraient les circonstances, et qu'en général cette utilité n'est pas présumée exister, tant qu'il n'y a ni nécessité ni urgence. Mais il suffit qu'il y ait eu utilité dans le principe, quand même, par un événement postérieur, cette utilité aurait cessé d'exister. Tel est le cas d'un navire échoué, que le gérant a relevé, et qui ensuite périt par

5.

force majeure ; parce qu'on ne suppose pas qu'un homme raisonnable eût voulu laisser périr son navire échoué.

Lorsqu'il est incertain si celui pour qui on a agi eût fait cette affaire, le gérant ne doit avoir d'action qu'en raison de l'utilité qui en résulte pour le maître au moment où il agit. S'il paraît que le désir de se procurer des droits de commission ouautres rétributions ait porté une personne à se mêler ainsi d'une affaire, qui ne lui était pas expressément
Nap 1372. confiée, elle est astreinte aux mêmes obligations que les mandataires salariés, dont nous avons parlé n° 534. Si néanmoins la gestion était difficile, et rentrait dans le genre de celles qui ne peuvent être bien faites que par des personnes de sa profession; ou si l'affaire était pour ainsi dire abandonnée, et pouvait souffrir de cet abandon, on apprécierait ses obligations avec moins de rigueur. Il en serait de même si la gestion d'affaires était devenue nécessaire par la connexité des intérêts du gérant avec ceux des personnes à qui il rend service; par exemple, si, par suite d'un naufrage, des marchandises appartenant à divers propriétaires étaient mêlées, et que l'un d'eux s'occupât des mesures nécessaires pour leur conservation et transport en lieu sûr. Même dans ce dernier cas, celui dont l'affaire a été faite par un autre ne nous semblerait pas fondé à refuser une indemnité au gérant, sur le seul fondement que celui-ci avait aussi intérêt à ce qu'il a fait, et que la dépense ou les peines pour tous n'ont pas été plus considérables que pour un seul : tel serait le cas de démarches faites par un seul chargeur pour obtenir mainlevée de la prise d'un navire, où d'autres avaient aussi des marchandises.

Ce n'est pas seulement lorsqu'on a fait, sans ordre ou sans invitation, l'affaire d'autrui, qu'on est tenu des obligations que produit la gestion d'affaires : celui qui aurait annoncé à une personne qu'il a fait *telle* chose pour elle, et qui cependant n'aurait pas exécuté cette chose, pourrait être considéré comme tenu des obligations d'un gérant d'affaires. Un exemple rendra cette règle sensible. Le 1er août, Pierre de Ham-

bourg écrit à Paul de Paris qu'il a retiré de la douane des marchandises appartenant à ce dernier, et qu'il offre de les placer par commission, ou même de les acheter à un prix qu'il propose. Le 20 août, Paul répond qu'il n'agrée pas la proposition, qu'il prie Pierre de conserver les marchandises, et de les tenir à sa disposition qu'il lui indiquera incessamment. Par suite de cette réponse, il écrit le 1er septembre à Pierre de remettre les marchandises à Jean, qui le remboursera de toutes ses avances et droits de commission. Mais il se trouve que Pierre n'avait pas, dans la réalité, retiré les marchandises de la douane, et que, se proposant de les retirer, il avait annoncé comme exécuté ce qui n'était qu'un projet. Cependant, dans cet intervalle, une loi de Hambourg interdit ou confisque les marchandises, pour lesquelles on n'aurait pas acquitté certains droits ou rempli certaines formalités avant le 1er septembre. Pierre sera garant envers Paul, parce que si celui-ci n'avait pas été induit à croire, par la lettre de Pierre du 1er août, que les marchandises étaient sorties de la douane, il est probable qu'il eût pris les mesures nécessaires; qu'il a pu justement, et même qu'il a dû ne point s'en occuper, dès que Pierre assurait avoir les marchandises entre ses mains. Mais on sent très-bien que dans de telles circonstances les tribunaux doivent examiner attentivement les faits, pour connaître s'il en résulte ou non une promesse positive donnant lieu à responsabilité (1).

Dans la rigueur du principe, celui qui aurait expressément déclaré à une personne qu'il n'entend pas qu'elle s'immisce dans *telle* affaire, ou qui aurait donné sa procuration spéciale à une autre pour le même objet, ne serait tenu à rien envers le gérant. Mais la bonne foi nécessaire dans le commerce repousserait cette rigueur, si, dans la réalité, le fondé de pouvoir ne s'était pas acquitté de son mandat, ou s'il paraissait que la prohibition d'agir a été donnée dans l'ignorance de certaines particularités, qui, si elles eussent été

(1) Rej., 7 avril 1835, D. 35, 1, 261.

connues, auraient fait prendre une autre résolution. Les obligations de celui dont l'affaire a été gérée ne sont pas aussi étendues que celles d'un mandant ordinaire. Il ne doit pas d'indemnité au gérant pour la perte qu'il peut avoir éprouvée à l'occasion de sa gestion. Il doit seulement lui rem-
Nap. bourser les dépenses légitimes qu'il a faites, avec intérêts du
1375. jour des avances, puisque, si elles n'eussent pas été faites par un autre, il les eût faites lui-même; il lui doit aussi une rétribution, suivant l'usage, pour ses soins.

Il reste à voir quels droits celui qui traite avec une personne faisant l'affaire d'autrui acquiert, soit contre le gérant, soit contre celui dont l'affaire est faite ainsi. Sans doute, les droits contre ce dernier ne sont pas directs, à moins que les dépenses faites ne donnent lieu à quelques priviléges du genre de ceux qui ont lieu pour les frais relatifs à la conservation d'une chose. Mais ce tiers a, conformément à ce qui a été dit n° 190, contre celui dont l'affaire était gérée, les actions du gérant, sauf les exceptions dont elles sont susceptibles. Il n'est pas au surplus nécessaire d'ajouter que les engagements pris envers les tiers par celui qui a fait volontairement l'affaire d'un autre doivent être exécutés par lui, sans qu'il puisse invoquer l'exception indiquée n° 560, parce que, n'ayant ni procuration expresse, ni procuration présumée par la qualité de préposé, il est réputé s'être porté fort de celui pour qui il a agi; à moins que par les circonstances on ne puisse reconnaître et décider que celui qui traitait avec lui n'a voulu acquérir de droits que contre la personne dont le gérant faisait l'affaire, et n'en conserver contre ce dernier que pour exiger qu'il apporte une ratification.

CHAPITRE IV.

Des commissions.

563. Il est facile de reconnaître, par ce qui précède, en quoi la commission diffère des procurations, prépositions et gestions d'affaires. C'est d'après les circonstances que les ju-

ges pourraient décider si dans une négociation une personne a agi comme simple mandataire ou en qualité de commissionnaire (1). Nous renvoyons à ce qui a été dit n° 560.

La véritable importance de cette distinction concerne les tiers. A leur égard, le commissionnaire est toujours considéré comme agissant en son propre nom, de telle manière que les tiers n'acquièrent point d'action directe contre le commettant, lors même qu'ils parviendraient à découvrir son nom; sauf à exercer, s'il y a lieu, de la manière et dans les cas prévus n° 190, les droits du commissionnaire contre son commettant. Il s'ensuit que le commissionnaire n'est pas tenu, lorsqu'il contracte, de faire connaître pour qui il a négocié; et même, dans les cas où la loi exige qu'il indique s'il agit ou non en qualité de commissionnaire, il n'est pas tenu de déclarer autre chose que cette qualité, sans exprimer le nom de son commettant. Mais soit que le commissionnaire ait nommé son commettant, soit que ce dernier se fasse connaître à la personne avec qui le commissionnaire a négocié, celui-ci n'en reste pas moins obligé envers cette personne, à moins qu'elle n'ait accepté le commettant pour son débiteur (2). Sous tous les autres rapports, c'est-à-dire lorsqu'il s'agit de régler les droits et les obligations respectifs du commissionnaire et du commettant, les principes qui règlent ceux du mandant et du mandataire, que nous avons expliqués dans le chapitre premier, reçoivent leur application, sous les seules modifications que commande la nature des choses. Ainsi, lorsque le commissionnaire a acquitté un engagement par suite d'opérations faites de l'ordre ou pour le compte d'un commettant, il acquiert, outre son action contre ce dernier, la subrogation légale dont les effets ont été expliqués n° 219. Nous en donnerons quelques exemples en traitant de la revendication dans les faillites.

Com. 91.

Com. 332.

Nap. 1251

---

(1) Rej., 25 novembre 1829, D. 30, 1, 42. Rej., 15 février 1830, D. 30, 1, 127.

(2) Rej., 18 mars 1829, D. 29, 1, 413.

564. Dans la règle, les rapports du commissionnaire avec son commettant n'étant pas autres que ceux du mandataire, que nous avons expliqués nos 558 et suivants, il ne doit point garantir ce dernier des suites de la négociation, lorsqu'il l'a faite dans les limites de ses instructions. Mais il peut se charger de cette garantie; et cette stipulation se déduit de la manière dont les droits de commission ont été réglés. Il y a deux modes admis à cet effet dans le commerce : l'un est appelé *du croire*, et l'autre *simple* commission. Lorsque le commissionnaire perçoit un *du croire*, il répond des débiteurs, et par conséquent, s'il reçoit en payement des effets négociables, créés ou endossés par celui avec qui il traite, il doit en garantir le payement à son commettant par un endossement ou aval; car il intervient une véritable assurance de solvabilité. Cette rétribution est ordinairement double de l'autre. Lorsqu'il reçoit une *simple* commission, il ne répond pas des personnes avec qui il traite, pourvu qu'il n'y ait ni tort, ni faute, ni imprudence de sa part, même quand il aurait accordé des termes, si cela ne lui était pas interdit. L'usage des lieux peut seul déterminer quelle est celle des deux responsabilités que le commissionnaire doit supporter, lorsque, pour éviter la plus rigoureuse, il prétend n'avoir entendu exiger qu'une commission simple. Il ne faut pas en conclure toutefois que le commissionnaire soit dispensé de rendre compte à son commettant, ni qu'il puisse, sans être coupable d'infidélité, exiger de lui plus qu'il n'a déboursé, ou lui compter moins qu'il n'a reçu. Mais la nature des affaires et l'usage des lieux peuvent le dispenser de faire connaître les personnes avec qui il a négocié, lorsqu'il répond de leur solvabilité. Un commettant de mauvaise foi pourrait abuser de cette espèce de renseignements, et faire dans la suite des offres directes de services aux correspondants de son commissionnaire, qu'il aurait connus par ce moyen.

Nous allons, dans les quatre sections suivantes, traiter des commissions pour vendre, acheter, expédier des marchandises et faire des opérations de change; et ce que nous

dirons à ce sujet pourra servir à résoudre les difficultés, qui s'élèveraient à l'occasion d'autres espèces de négociations qu'une personne ferait ainsi, en son nom propre, mais pour le compte d'autrui. Dans la quatrième partie, nous parlerons de la commission pour les assurances maritimes, qui, indépendamment des principes généraux, dont il vient d'être question, est soumise à des règles particulières.

SECTION PREMIÈRE.

De la commission pour vendre.

565. Le commissionnaire chargé de vendre est tenu, pour tout ce qui concerne la réception des marchandises, de remplir les obligations que nous avons vu, n°s 495 et suivants, être à la charge du dépositaire. Il est présumé les avoir reçues telles qu'elles lui étaient annoncées, par cela seul qu'il n'a pas fait constater le contraire, et répond des pertes ou avaries qu'il ne prouverait pas être antérieures à la remise à lui faite, ou l'effet d'une force majeure et autre excuse légitime. Lorsque par une faute quelconque, dont il est responsable, cette marchandise périt, il doit la payer au commettant, non au prix que celui-ci l'a chargé de la vendre, ce qui pourrait dans quelques circonstances entraîner une injustice, mais au plus haut prix qu'avaient, lors de l'événement, les marchandises de même espèce et qualité. Il doit, en effectuant la vente, conserver aux marchandises les marques et indications, qui peuvent commander la confiance ou établir la réputation du commettant, et se conformer aux prix qui lui sont indiqués, soit dans la facture, soit dans les états et lettres d'envoi ou autres monuments de la correspondance. Ainsi, il serait coupable, si, chargé de vendre à un prix déterminé, il tenait compte à son commettant de ce prix, mais vendait en réalité à un prix supérieur, et s'appropriait l'excédant ; à moins qu'il n'y fût autorisé par une convention spéciale, sur laquelle nous avons donné quelques notions n° 306.

566. Le commettant, dont le commissionnaire vendrait au-dessous des prix fixés, ou moyennant lesquels il aurait

annoncé qu'il se chargeait de vendre, ne serait pas fondé à exiger que sa marchandise lui fût rendue, ses instructions n'ayant pas été exécutées; il serait suffisamment désintéressé par le complément du prix que lui payerait le commissionnaire. Ce dernier, à son tour, ne pourrait échapper à cette obligation qu'autant qu'il se trouverait dans la position, et aurait rempli les formalités, que nous avons fait connaître nos 131 et 270. La vente qu'il opère a l'effet de transférer la propriété à l'acheteur, comme s'il avait vendu sa propre chose : les quittances ou novations qu'il consentirait, et, par exception à ce qui a été dit n° 226, tous autres moyens de libération acquis contre lui par l'acheteur, libéreraient ce dernier envers le commettant.

567. Un commissionnaire ne peut vendre à crédit qu'autant qu'il en a reçu l'autorisation ou qu'il a suivi un usage, auquel le commettant ne lui a pas interdit de se conformer; autrement il doit rembourser le prix comptant, sans égard aux termes qu'il a pu accorder. Cependant, s'il se trouvait qu'il eût vendu plus cher que le prix qui lui avait été désigné payable comptant, il aurait droit de retenir l'excédant, si mieux n'aimait le commettant agréer le marché à terme. Dans le cas où il est autorisé à vendre à crédit, la bonne foi l'astreint encore à quelques règles. S'il n'a pas perçu un *du croire*, comme on l'a vu n° 564, il ne doit point se laisser entraîner au désir de gagner un droit de commission, d'autant plus fort que dans l'usage il est proportionné au prix de vente, soit en accordant de trop longs délais, soit en vendant plus cher à des personnes moins solvables. Les soins et la prudence pour le choix des acheteurs doivent être plus étendus que lorsqu'il se rend responsable : car il peut alors lui être permis de hasarder quelque chose pour obtenir un plus grand bénéfice, puisqu'il n'expose pas autant son commettant; sa conduite est à l'abri des soupçons, dès qu'il se rend débiteur personnel.

Il arrive souvent que le commettant, pressé de recevoir ses

fonds, désire les toucher avant le terme accordé à l'acheteur. Il intervient souvent à cet égard une négociation particulière entre ce commettant et le commissionnaire. Celui-ci, lors même qu'il a répondu de la solvabilité de l'acheteur, n'a garanti le payement qu'à l'époque convenue; mais si, tout en n'ayant à recevoir les sommes dues à l'acheteur qu'au mois de juillet par exemple, il veut bien payer comptant, il peut faire cette négociation d'escompte, dont l'objet est de procurer au commettant une jouissance anticipée de ses fonds; les règles, que nous avons données, nos 31 et 199, sur les escomptes, seraient alors suivies.

568. Lorsqu'un commissionnaire a reçu de plusieurs commettants des marchandises à vendre, il doit avoir soin de tenir ses registres avec une grande exactitude, pour reconnaître au besoin à qui appartiennent les marchandises vendues, et afin que les intéressés puissent exercer, dans les cas prévus, les revendications de prix ou de choses, dont nous parlerons dans la sixième partie.

569. Tout commissionnaire doit à l'échéance faire les recouvrements et les poursuites convenables, et employer les fonds de son commettant suivant les instructions qu'il reçoit. Ses obligations sont réglées par les principes du dépôt irrégulier, lorsque rien n'annonce qu'il ait dû conserver individuellement les espèces de monnaie qu'il a reçues. Les conventions, ou à défaut l'usage, peuvent seuls servir à décider quand il doit payer l'intérêt des fonds dont il se sert, en attendant qu'il les envoie à son commettant. En général, on doit suivre les principes que nous avons donnés nos 205, 514 et 559. C'est aussi d'après les circonstances, selon qu'il était chargé de recevoir pour rendre à titre de dépôt irrégulier ou qu'il était constitué dépositaire régulier, qu'on jugerait si on doit le considérer comme ayant commis un abus de confiance en consommant l'argent (1).

---

(1) Cass., 17 juillet 1829, D. 29, 1, 305.

570. Souvent le commissionnaire, chargé par un correspondant de vendre des marchandises, reçoit d'un autre la mission d'en acheter de semblables. Ce serait peut-être pousser trop loin la sévérité que de dire qu'il ne peut pas réunir ces deux commissions, et qu'elles sont incompatibles, parce qu'il est possible qu'il soit payé d'autant plus cher par l'un s'il fait hausser le prix, et par l'autre s'il achète à bon marché. Au moins doit-on dire que la bonne foi lui commande de ne point laisser ignorer ces circonstances à ses commettants; qu'il doit leur demander des instructions d'autant plus précises, qu'il ne peut, sans de graves inconvénients, recevoir de chacun d'eux la mission de faire ce qu'il croira le plus convenable. L'usage seul, ou à son défaut l'équité, sert à décider s'il peut recevoir une rétribution entière de l'un et de l'autre. A plus forte raison ne doit-il point se rendre person-
Nap. nellement acheteur, parce que cette qualité est incompatible
1596. avec la confiance qui lui est accordée; et si des circonstances font qu'il ait besoin ou désir d'acheter les marchandises qu'il est chargé de vendre, il doit s'en expliquer avec son commettant et annoncer franchement son intention.

571. Si le commissionnaire ne trouve pas à vendre les marchandises qui lui ont été adressées, il ne doit point les renvoyer au commettant sans l'avoir prévenu et sans avoir attendu ses ordres. Lorsque celui-ci retire les marchandises, l'usage détermine le taux de la rétribution qu'il doit payer au commissionnaire pour ses soins et démarches, quoiqu'ils aient
Nap. été infructueux. Ce dernier peut refuser de s'en dessaisir jus-
2082. qu'à ce que les avances et commissions qui lui sont dues,
Com. 95. même les prêts qu'il aurait faits ou les crédits qu'il aurait ouverts dans l'espoir de cette vente, lui aient été remboursés, comme nous l'avons dit nos 486 et suivants. Il peut même, pour s'en remplir à l'échéance, se faire autoriser à la vente, ainsi qu'on l'a vu n° 131.

SECTION II.

De la commission pour acheter.

372. Le commissionnaire chargé de faire des achats doit apporter dans le choix des marchandises le même soin que s'il achetait pour son propre compte. De même qu'à l'égard du vendeur, il se met à la place de l'acheteur et en contracte toutes les obligations; de même, à l'égard de son commettant, il est en quelque sorte un vendeur pour tout ce qui tient à la garantie de la qualité et de la quantité des choses qu'il a achetées et qu'il lui expédie.

Il doit se conformer aux instructions qu'il a reçues, à la nature des choses, ou à ce qu'il a annoncé être en état de faire lorsqu'il a accepté la commission. Quand il s'en écarte, il faut distinguer : si cette faute est relative à l'espèce ou à la qualité des marchandises, le commettant n'est pas tenu de recevoir autre chose que ce qu'il a demandé; mais si le commissionnaire avait seulement excédé le prix limité, il pourrait, en consentant à supporter la différence, obliger le commettant à recevoir la marchandise pour le prix indiqué par celui-ci. Dans ce cas, l'action que le commettant voudrait intenter contre son commissionnaire ne cesserait pas d'être recevable, encore bien qu'il eût reçu les marchandises du voiturier et qu'il eût payé à ce dernier les frais de transport sans protestation. Ce serait seulement le cas d'appliquer ce que nous avons dit, n° 282, relativement à la qualité des choses vendues. Enfin, s'il est chargé d'acheter des marchandises de l'espèce et qualité de celles dont il est lui-même propriétaire ou qu'il est chargé de vendre pour un autre, il ne doit pas, comme on l'a vu n° 370, les porter en compte d'achat à son commettant, même aux prix indiqués par celui-ci, sans lui faire part de cette circonstance; dans ce cas particulier on suit les règles indiquées, n° 278, sur les risques de la chose vendue.

373. Lorsque le commissionnaire a pris livraison des marchandises qu'il a achetées d'un tiers pour le compte de son

commettant, elles sont aux risques de ce dernier. Le commissionnaire est soumis, pour leur conservation, à la même res-
Com. ponsabilité que le dépositaire, jusqu'à ce qu'il les ait expédiées;
100. mais, à moins que sa profession ou la nature des pouvoirs qu'il a reçus ne le rende en même temps commissionnaire de transports, il cesse d'être responsable, dès que la marchandise est sortie de ses magasins bien conditionnée. Du reste, d'après les principes expliqués n° 219, il a sur les choses achetées, pour sûreté de tout ce qu'il a avancé ou promis, les droits qu'aurait le vendeur de ces choses contre l'acheteur qui ne remplirait pas ses obligations; et il perd ces droits de privilége ou de suite dans les mêmes cas où le vendeur direct les perdrait lui-même. C'est d'après les circonstances, les usages, les règles de la bonne foi, et ce que nous avons dit n° 569, qu'on doit décider si le commissionnaire, qui a reçu de son commettant des fonds pour faire des achats, et qui les garde longtemps sans exécuter ses ordres, doit lui tenir compte des intérêts. Il faut surtout considérer si le retard dans cette exécution est la suite d'événements imprévus, ou si on peut l'imputer au commissionnaire.

Il est rare que les parties ne conviennent pas de la manière dont les avances du commissionnaire seront couvertes; si toutefois elles l'avaient omis et qu'il s'élevât entre elles une contestation, que l'usage local ne servirait pas à décider, le commettant devrait faire à son commissionnaire des envois de fonds effectifs ou par remises, et ne pourrait le contraindre à tirer sur lui, puisqu'en tirant celui-ci s'oblige à payer si la lettre n'est pas acquittée, ce qui peut dans certaines circonstances exposer son crédit. Au reste, lorsque le commissionnaire est obligé par la convention ou l'usage de tirer sur son commettant pour se rembourser, les pertes de change, frais de négociation et autres accessoires, sont à la charge de ce dernier, s'il n'y a convention contraire.

Le commissionnaire a le droit aussi de se faire autoriser par le tribunal de commerce à faire vendre les marchandises sur lesquelles il a fait des avances, lorsque le commettant se

refuse à les lui rembourser, et que d'un autre côté il ne lui donne pas des instructions suffisantes pour qu'il puisse faire cette vente d'après le cours. Ce cas est spécialement prévu par l'article 3 du décret du 17 avril 1812. On suit alors les formes que nous avons indiquées n° 131.

SECTION III.

Des commissionnaires pour les transports.

574. On nomme *commissionnaire de transports* celui qui en son nom, mais pour le compte d'autrui, fait des marchés de transports avec des voituriers pour conduire les marchandises de son commettant. Dans l'usage, un grand nombre de personnes qui prennent ce titre expédient les marchandises par des individus à leurs gages, ou conviennent avec des voituriers ou bateliers de prix particuliers et inférieurs à ceux qu'ils se font payer par le commettant. Ils sont alors de véritables entrepreneurs, et doivent être considérés comme tels, lorsqu'il se présente des occasions de responsabilité. Nous supposons ici qu'ils se renferment dans les limites de la commission. Il est facile de voir en quoi le commissionnaire de transports diffère du courtier de transports, dont nous avons expliqué les fonctions n° 134, et des voituriers, dont nous avons parlé n° 537.

575. C'est principalement lorsqu'un transport ne peut être fait par un même voiturier, et qu'il faut au cours du voyage en changer les agents ou le mode, que l'expéditeur a besoin d'un commissionnaire. Celui-ci ne peut à son tour accomplir son mandat qu'en correspondant avec d'autres personnes de la même profession que la sienne, qui reçoivent les marchandises du voiturier à qui il les a primitivement remises, le payent et font continuer le transport par d'autres voituriers, qui à leur tour ne vont qu'à une certaine destination, où un nouveau commissionnaire les reçoit encore et veille à leur réexpédition. Ces divers commissionnaires sont astreints à tenir un registre spécial, coté et paraphé, sur le- Com. 102.

quel ils doivent copier les lettres de voiture, sans intervalle et de suite. Cette mesure a un objet qu'il est facile d'apercevoir. La lettre de voiture, étant par son objet et d'après l'usage remise au voiturier, pourrait être perdue ou changée. Il fallait donc trouver un moyen de conserver les droits des tiers intéressés à prouver qu'elle a été délivrée, et comment elle l'a été; il y a dans cette circonstance les mêmes motifs que dans le cas prévu n° 420.

576. Le commissionnaire, à qui un expéditeur s'est adressé, est, à l'égard de ce dernier, le véritable obligé; et s'il n'a pas fait de convention contraire, il répond du voiturier à qui il a confié les objets qui lui ont été remis, pour en faire opérer le transport. Cette responsabilité est la même absolument que celle des dépositaires et des voituriers, conformément à ce qui a été dit n°s 495, 538 et suivants; elle commence, produit ses effets, et finit ou cesse de la même manière (1). Il faut cependant indiquer une différence, qui résulte de la nature des choses. La perte, le vol, les avaries imputables au voiturier, donnent lieu à la responsabilité du commissionnaire; mais le simple retard ne nous semble pas devoir produire les mêmes résultats. Le destinataire, instruit par la lettre de voiture du droit de retenue qu'il a contre le voiturier, doit l'exercer, et le commissionnaire non entrepreneur de transports ne nous paraît pas devoir répondre du retard.

Du reste, comme nous venons de le dire, le commissionnaire peut stipuler dans la lettre de voiture qu'il ne sera pas
Com. responsable des avaries ou pertes de marchandises et effets,
98. imputables au voiturier : s'il est vrai que nul ne puisse stipuler l'affranchissement de ses propres faits, ce qui ne permet pas une telle stipulation de la part du voiturier, chacun a le droit de stipuler qu'il ne répondra pas du fait d'un autre, dont il aurait été garant par la nature du contrat. C'est à cette occasion qu'il faut bien distinguer, comme nous l'avons

(1) Rej., 18 juin 1827, D. 27, 1, 276.

fait voir n° 574, entre le véritable commissionnaire de transports, et celui qui, tout en prenant ce titre, ne serait qu'un entrepreneur qui exécute les transports, soit par ses propres agents, soit en stipulant avec des voituriers des prix autres que ceux qu'il porte en compte à son commettant. La faculté d'exclure la responsabilité pour les faits des voituriers ne nous semble point admissible dans ces derniers cas; et celui qui prouverait que le prétendu commissionnaire n'a été à son égard qu'un entrepreneur de transports pourrait le poursuivre, nonobstant la clause de non-responsabilité insérée dans la lettre de voiture. Par la même raison, et sous les mêmes restrictions, le commissionnaire, s'il n'a rien stipulé de contraire, est responsable de l'intermédiaire à qui il adresse les marchandises; par conséquent il peut lui dénoncer les demandes aux fins de remise des objets confiés, réparations de pertes ou avaries, etc., le mettre en cause, agir en recours contre lui Com.
et obtenir condamnation, encore bien que ce recours soit 99.
exercé après l'expiration du délai d'action indiqué n° 546, pourvu que la demande du propriétaire qu'il lui dénonce ait été formée en temps utile (1); car ce commissionnaire, premier expéditeur, ne peut connaître la perte que par la demande du chargeur, demande que celui-ci ne forme souvent que le dernier jour. Il est donc juste que sa garantie contre l'intermédiaire qu'il a chargé du transport soit prorogée. C'est aux tribunaux à voir ce qu'il a dû faire pour agir dans un bref délai. Mais il ne faudrait pas considérer comme un commissionnaire intermédiaire celui que l'expéditeur aurait désigné au commissionnaire primitif. La responsabilité n'a pas lieu dans ce cas, parce que ce consignataire n'est pas un intermédiaire qu'ait pu volontairement choisir le commissionnaire; c'est au contraire un préposé de l'expéditeur. Il est évident au surplus que le commissionnaire intermédiaire est dans l'intérêt du commissionnaire principal ou dans l'in-

(1) Rej., 5 mai 1829, D. 29, 1, 237. Rej., 6 décembre 1830, D. 31, 1, 18, paraît contraire.

térêt de l'expéditeur qui l'aurait indiqué un véritable destinataire, qui doit, en recevant les marchandises, se conformer aux règles que nous avons données nos 495, 538 et suivants.

Toutes les actions, que l'expéditeur peut intenter contre le commissionnaire, peuvent aussi être intentées contre le voiturier et autres intermédiaires, pour la partie du transport qui les concerne, mais à la charge de prouver contre eux que les objets leur avaient été remis en bon état (1) ; quelquefois même l'expéditeur pourrait avoir contre celui avec qui il a traité des actions qui ne seraient pas admissibles contre ces derniers : par exemple, Pierre a chargé Paul d'expédier ses marchandises pour Bordeaux, et a prescrit que le transport n'eût lieu que par terre ; Paul dirige les expéditions de telle manière qu'une partie du voyage se fait par eau ; la marchandise périt par naufrage sans la faute du batelier : Pierre n'aura aucune action contre celui-ci, car l'action qu'il exercerait ne proviendrait que du chef du commissionnaire avec qui il a traité, et nous supposons que ce commissionnaire a expédié par eau ; mais ce dernier, n'ayant pas à l'égard de Pierre rempli exactement son mandat, comme il s'y était obligé, doit supporter les suites d'un cas fortuit, qui n'eût pas eu lieu s'il eût fait l'expédition par la voie prescrite. En effet, soit qu'il fasse profession d'être commissionnaire de transports, soit qu'il ne se charge qu'occasionnellement d'un envoi qu'on lui confie, étant dépositaire et mandataire salarié, il répond de toutes ses fautes. Il doit apporter la plus grande exactitude aux expéditions, et il ne peut, sans y être autorisé, rien changer à ce qui lui est prescrit, sous peine de répondre de toutes les suites (2).

577. Ces règles ne s'appliquent qu'aux commissionnaires qui ont pris l'engagement de procurer des moyens de transports. On ne pourrait les appliquer au cas où un vendeur de

---

(1) Rej., 18 avril 1831, D. 31, 1, 193.

(2) Cass., 3 avril 1832, D. 32, 1, 169. Rej., 13 février 1844, D. 44, 1, 165.

marchandises aurait été chargé par l'acheteur de les lui expédier, aux risques de ce dernier, suivant les principes expliqués n° 278. Cette circonstance ne tient en rien à la convention de vente, puisque nous supposons que le vendeur ne s'est pas obligé de rendre les marchandises au lieu de leur destination; il n'est donc dans ce cas qu'un simple mandataire, tenu de justifier qu'il a exécuté l'envoi de la manière prescrite, et responsable seulement s'il n'avait pas fait l'envoi à l'adresse ou par la voie indiquée (1). Si aucune voie ne lui a été spécialement prescrite, il ne répond que de sa faute ou de sa négligence dans le choix du voiturier, qui du reste serait seul obligé envers le propriétaire des marchandises. Il n'en serait autrement que s'il était prouvé, soit par l'engagement du vendeur, soit par les circonstances, par exemple s'il faisait sa profession de se charger de transports, qu'il a voulu être commissionnaire chargeur des objets vendus.

SECTION IV.

De la commission pour les opérations de change.

578. On peut faire par commission toutes les opérations de change, dont nous avons parlé dans le titre second de cette partie. Nous traiterons, dans trois paragraphes, de la commission qui consiste à tirer, à prendre, à négocier ou à recouvrer des lettres de change. Ce que nous avons dit, nos 379 et suivants, sur l'acceptation, nous dispense de parler des commissions pour accepter des lettres de change; car, dans le fait, quelle que soit la position du tiré à l'égard du tireur, il est vrai de dire qu'il intervient entre eux un véritable contrat de mandat ou de commission, modifié dans certains cas par leur situation respective.

§ Ier.

De la commission pour tirer une lettre de change.

579. Celui qui, ayant reçu d'un commettant l'ordre de tirer pour son compte une lettre de change, a pris, soit ex-

(1) Rej., 8 mars 1827, D. 27, 1, 164.

pressément, soit même implicitement, l'engagement d'exécuter cette commission, doit tirer dans les termes et pour la somme convenus. Mais il fait prudemment de s'assurer si la personne sur qui il tire acceptera, car nous verrons qu'il répond de la provision envers le porteur et les tiers. Lorsque la lettre est au profit d'un preneur désigné, l'espèce d'instructions qu'il a reçues, ou la nature de l'opération, sert à déterminer si et comment il en exigera ou n'en exigera pas le prix. Cette lettre peut être à son profit personnel, c'est-à-dire qu'il peut tirer par ordre et pour compte d'une personne, qui lui indique ce mode de se rembourser des avances ou autres sommes qu'elle lui doit. Il pourrait même arriver que ce fût sur son commettant qu'il tirât; par exemple, si, après avoir été chargé de quelque opération de banque ou d'achats de marchandises, il avait reçu de ce commettant ordre de tirer au profit de lui-même sur celui-ci des lettres, dont le prix de négociation devrait servir à le rembourser de ses avances, ou à produire les fonds nécessaires à l'opération. Dans ce cas, il porte la lettre dans le compte courant au crédit de son commettant, et alors il ne peut en indiquer la valeur autrement que par les mots *valeur en compte*, comme nous l'avons vu n° 340.

580. L'usage général est que le commissionnaire indique celui pour qui il tire par des lettres initiales. Quand même, ce qui est assez rare, il ferait connaître au preneur de la lettre les instructions qui l'autorisent à tirer et le nom de son commettant, le porteur ou ceux qui exercent ses droits ont action contre lui à défaut d'acceptation ou de payement, de
Com. même que s'il eût tiré en son propre nom; et, comme on l'a
115. vu n° 563, ils ne peuvent agir directement contre le donneur d'ordre (1). Mais, conformément à l'article 1er de la loi du 19 mars 1817, le tiré, lors même qu'il aurait accepté à découvert ou payé à l'échéance, n'acquerrait point de droits

(1) Cass., 19 décembre 1821, D. 22, 1, 14. Rej., 23 décembre 1834, D. 35, 1, 77.

contre le commissionnaire tireur. Ce dernier n'est qu'un intermédiaire chargé de transmettre l'invitation d'accepter et de payer au tiré, qui est libre de n'y pas accéder : s'il y consent, il ne peut acquérir de droits que contre celui qui l'a fait inviter; il ne serait pas même fondé à déclarer qu'il entend accepter seulement pour le compte du commissionnaire tireur, parce que tel n'est point le mandat qui lui est transmis, et qu'il doit, ou l'accepter tel qu'il le reçoit, ou le refuser. A la vérité, dans ce dernier cas, il peut accepter ou payer par intervention, en remplissant les formalités expliquées nos 386 et 406; alors il acquiert, dans toute la latitude expliquée n° 407, les droits du porteur, même contre le commissionnaire, que nous avons vu être tenu de la provision envers le porteur et ceux qui lui sont subrogés (1).

On voit par là qu'il est nécessaire que le tireur commissionnaire, indépendamment des avis qu'il donne de ce qu'il a fait à son commettant, transmette au tiré les détails nécessaires, soit sur les causes de la traite, soit sur la manière dont la provision lui sera faite, afin que le tiré examine s'il peut ou non accepter. Cet avertissement est, dans l'usage, précédé ou suivi d'un avis semblable, donné par celui pour le compte de qui la lettre est tirée, par lequel il invite le tiré à faire honneur à sa traite, comme on l'a vu n° 323. Cependant le tiré, qui, sans attendre cet avis, aurait payé la lettre donnée sur lui par le commissionnaire, et qui pourrait prouver que ce dernier y était autorisé par son commettant, n'en serait pas moins fondé à exiger de celui-ci le remboursement de ce qu'il aurait payé.

Le commissionnaire qui a tiré la lettre, pouvant être poursuivi par le porteur ou par ceux contre qui celui-ci a exercé son recours, a droit d'agir contre son commettant, qui est tenu de l'indemniser. Ce dernier, ainsi poursuivi en recours, ne pourrait le repousser par la preuve qu'il aurait fait provision dans les mains du tiré, que dans les mêmes cas où il pour-

---

(1) Rej., 22 décembre 1835, D. 36, 1, 78.

rait opposer cette exception au porteur, d'après ce que nous avons dit n° 435. Par suite de ce principe, le commissionnaire qui aurait remboursé la lettre, et qui découvrirait que celui sur qui elle a été tirée était débiteur, à quelque titre que ce fût, de son commettant, pourrait exercer les droits de ce dernier, de la manière et sauf les exceptions prévues n° 190. S'il ne prouvait pas que le tiré avait provision, pourrait-il, en argumentant du seul fait de l'acceptation, prétendre que ce tiré est obligé à son égard au payement de la lettre? On peut lui opposer qu'il n'a pas plus de droits que son commettant, et que, suivant les principes expliqués n° 389, le seul fait de l'acceptation ne suppose pas l'existence de la provision dans l'intérêt de ce dernier contre l'accepteur. Mais on peut répondre que l'accepteur a fait sa dette propre de la lettre de change : suffisamment instruit que le donneur d'ordre était son seul débiteur, il a dû prendre ses précautions; il s'est obligé envers quiconque serait porteur de la lettre; le tireur pour compte, qui l'a remboursée, est un véritable porteur; et lorsqu'il agit en cette qualité contre l'accepteur, il n'est point le représentant du donneur d'ordre. Cette opinion nous paraît être la conséquence du principe, d'après lequel l'accepteur n'a pas d'action contre le commissionnaire tireur. Si le droit commercial n'avait pas admis des règles différentes de celles du droit civil, ce tireur pour compte
Nap. n'aurait jamais dû être tenu envers le porteur, dès qu'il n'a-
1997. vait point excédé les limites de son mandat. Si, par des motifs fondés sur l'intérêt spécial du commerce, il est tenu envers le porteur, cette circonstance, étrangère à l'accepteur, ne peut le priver de l'exercice des droits du porteur, qu'il a acquis en le remboursant. Il peut donc demander à l'accepteur tout ce que le porteur aurait pu lui demander; or l'accepteur n'aurait pu repousser le porteur par l'exception que la provision ne lui avait pas été faite. Il n'en est point de ce cas comme de celui que nous avons prévu n° 402. Le tireur direct, qui, à défaut de l'accepteur, a remboursé la lettre, n'a point d'action contre ce dernier, s'il ne lui avait pas fait pro-

vision, cela est incontestable; car sa demande en remboursement serait repoussée par une exception de garantie fondée sur ce qu'il était tenu de faire la provision; mais l'obligation de faire la provision n'est point imposée au tireur pour compte.

§ II.

De la commission pour prendre des lettres de change.

581. Le commissionnaire qui achète une lettre de change pour le compte de son commettant, par l'une des voies indiquées n° 323, s'oblige envers celui qui lui a vendu cette lettre, de même que s'il avait acheté quelques marchandises. Il faut suivre entièrement les règles que nous avons données nos 572 et suivants. Lorsqu'au lieu de faire tirer ou endosser directement au nom de son commettant les effets qu'il achète, il les fait tirer ou endosser à son profit, il est obligé, pour en transmettre la propriété à ce commettant, de les endosser à son tour, ainsi qu'on l'a vu n° 350; ce qui l'astreint envers les tiers à toute la responsabilité attachée à ce genre de cession. Mais cet endossement n'aurait pas l'effet de l'obliger à la garantie envers son commettant, à moins qu'il ne se fût rendu responsable du *du croire*, ce que prouve le plus souvent l'endossement qu'il souscrit en faveur de celui-ci, sans faire de réserves par correspondance ou de toute autre manière. Hors ce cas, et lorsqu'il est constant qu'il n'a contracté envers ce commettant que les obligations d'un simple commissionnaire, s'il n'a point d'ailleurs d'imprudence grave à se reprocher, si l'insolvabilité de la personne de qui il a pris la lettre n'était ni évidente ni notoire, l'endossement qu'il a souscrit, quelle qu'en soit d'ailleurs la forme, ne produit au profit du commettant aucun des effets ni aucune des garanties qui résultent des négociations ordinaires.

§ III.

De la commission pour faire accepter, négocier ou recouvrer des lettres de change.

582. Souvent des commerçants reçoivent de leurs correspondants des lettres de change, soit revêtues d'endossements

irréguliers, qui leur donnent, selon les distinctions et les principes expliqués n°s 353 et suivants, le pouvoir de les négocier ou d'en recevoir le payement pour en rendre compte au commettant, soit revêtues d'endossements réguliers, qui, d'après les conventions particulières faites entre eux ou exprimées par les mots *valeur en compte,* créent entre eux tous les droits et toutes les obligations d'un contrat de commission. Dans ces sortes d'envois la prudence commande de prendre le temps nécessaire pour que la lettre arrive avant l'échéance, ou que le commissionnaire ait un délai convenable pour s'acquitter de sa commission. Il est utile aussi de transmettre séparément les divers exemplaires de la lettre, afin que si l'un venait à être mal adressé ou à s'égarer, l'autre pût parvenir à sa destination; et si l'un des exemplaires avait été envoyé à l'acceptation, comme nous l'avons dit n° 342, le commettant doit prévenir son commissionnaire du lieu où il pourra le réclamer.

583. Celui à qui la lettre de change est transmise doit en accuser réception à l'envoyeur et la présenter à l'acceptation, quand la loi, dans le cas prévu n° 358, les instructions de l'envoyeur ou la prudence, lui imposent cette condition. Il répond des suites de sa négligence, s'il omet de le faire, par sa faute ou par une erreur qui puisse y être assimilée. Dans la plupart de ces circonstances, l'appréciation de la conduite du commissionnaire dépend des circonstances (1). Lorsque cette acceptation contient des réserves, même simplement contre le tireur, le commissionnaire doit rendre compte de ces faits et répond de toutes les conséquences (2). Il doit également se présenter à l'échéance pour requérir le payement, lors même qu'il n'aurait été chargé que de faire accepter. Il ne peut recevoir le payement que de la manière et en l'espèce de monnaie indiquée dans la lettre; il doit en conséquence refuser les offres que le débiteur lui ferait d'une

---

(1) Rej., 5 novembre 1835, D. 36, 1, 320.

(2) Cass., 7 mars 1815, D. 33, 1, 219.

nouvelle obligation ou d'une délégation sur un tiers. Si par quelque accident il avait perdu ou égaré la lettre, il devrait agir comme nous l'avons vu nos 408 et suivants, et en donner immédiatement avis à son commettant. Dans tous ces cas, il doit faire les protêts et les actes conservatoires que la loi détermine. Une fois qu'il a fait ce qui était nécessaire pour éviter les déchéances, le commettant qu'il en a prévenu ne peut laisser l'effet pour son compte, en alléguant le défaut de dénonciation du protêt ou d'assignation dans les délais indiqués n° 429, parce qu'il n'est point intervenu de contrat de change, et que dans ce cas le commissionnaire est simplement responsable de sa négligence dans le renvoi de pièces. S'il a négocié la lettre de change, il est, comme on l'a vu n° 354, garant envers le porteur, de la même manière que s'il eût endossé pour son propre compte : mais, à moins qu'il ne soit lui-même garant envers son commettant par quelque cause particulière, celui-ci ne peut le poursuivre en remboursement (1). Le commettant doit au contraire le garantir des poursuites et des condamnations qu'il éprouve ou du payement qu'il a fait pour les éviter, car le commissionnaire n'est pas moins favorable que celui qui payerait une lettre de change par intervention (2); et ce payement lui assure la subrogation légale, dont nous avons fait connaître les principes n° 219. Assez souvent celui qui est chargé de faire le recouvrement est obligé à son tour d'employer un intermédiaire; par exemple, un commerçant de Paris a des effets à recouvrer à Cadix ou autre ville d'Espagne, et envoie ces effets à un banquier de Bayonne, qui à son tour s'adresse à un correspondant de Cadix. Dans ce cas, les principes sont les mêmes. Si les diligences n'ont pas été faites à Cadix, le commissionnaire de Bayonne en répond envers son commettant. Si le correspondant de Cadix reçoit et dissipe les fonds,

---

(1) Rej., 12 fructidor an x, D. 3, 2, 516.

(2) Rej., 31 juillet 1828, D. 1847, table, col. 182. Rej., 20 février 1843, D. 43, 1, 149.

le commissionnaire de Bayonne n'en est pas moins débiteur envers son commettant, comme le serait un banquier qui a fait toucher le montant d'un effet par son commis, si celui-ci perdait ou volait cet argent.

TITRE VIII.

DU CONTRAT DE CAUTIONNEMENT.

534. La crainte d'éprouver des pertes par l'effet d'événements, indépendants de la volonté de celui qu'elles atteindraient, a naturellement inspiré l'idée de se garantir de leurs effets. Ces précautions peuvent être prises dans deux circonstances : la première, lorsqu'un créancier impose à son débiteur l'obligation de lui fournir un répondant, qui s'oblige à
Nap. 2011. payer dans le cas où ce débiteur ne s'acquitterait pas au temps convenu ; c'est ce qu'on nomme *cautionnement;* la seconde, lorsque le propriétaire d'un droit ou d'un objet promet *telle* chose à *telle* personne, à condition qu'elle l'in-
Com. 332. demnisera de la perte qu'il pourrait éprouver par l'effet d'événements, dont la possibilité est prévue ; c'est ce qu'on nomme *assurance de solvabilité;* nous en parlerons n° 589. On voit par ce peu de mots que le cautionnement peut être considéré sous deux rapports : 1° l'obligation dans laquelle un débiteur est de fournir caution ; 2° les obligations auxquelles la caution est assujettie. Sous le premier de ces rapports, nous avons déjà eu occasion de parler, nos 382, 394, 408 et suivants, du cautionnement relativement aux lettres de change ; et nous donnerons, dans la septième partie, des règles sur les prestations de cautionnements, dont l'obligation est imposée par un jugement. Il sera particulièrement question ici du cautionnement conventionnel.

Nous allons traiter sommairement dans deux chapitres : 1° de la formation du contrat de cautionnement ; 2° des effets de ce contrat dans ses rapports avec le droit commercial.

CHAPITRE PREMIER.

De la formation du contrat de cautionnement.

535. Le cautionnement, dont nous nous occupons, est fourni par suite d'une convention intervenue entre le débiteur et son créancier. Celui qui a promis une caution ne peut refuser de remplir cet engagement, mais il lui est permis de donner à sa place au créancier un gage équivalant au cautionnement promis, ou de consigner une somme suffisante, conformément à l'article 2 de l'ordonnance du 3 juillet 1816. Nap. 2041.

Il est facile de comprendre que, de la part de celui qui se porte caution d'un autre, l'engagement ne peut jamais être que le résultat de sa libre volonté. Tout ce qui concerne le cautionnement dépend donc, tant pour la forme que pour le fond, de la convention des contractants. Il suffit de faire remarquer que souvent une obligation, qui n'a ni le nom ni les apparences extérieures d'un cautionnement, n'est pas autre chose dans la réalité : ainsi quelquefois un engagement solidaire n'est, de la part de quelques-uns des coobligés, qu'un cautionnement en faveur des autres; c'est ce qui a lieu chaque fois que l'affaire ne concerne que l'un ou quelques-uns des coobligés, comme nous l'avons dit n° 182. Ordinairement cette circonstance n'est point un obstacle à ce que le créancier exerce ses droits de solidarité, en s'adressant directement à celui des obligés qu'il veut, sans être tenu d'agir d'abord contre celui que l'affaire concernait exclusivement; et alors la remarque que nous venons de faire n'est utile que lorsqu'il s'agit des recours des codébiteurs les uns contre les autres. Cependant il y a des cas, dans lesquels le droit du créancier de poursuivre indistinctement celui des coobligés qu'il veut est modifié par la circonstance qu'il n'a pu ignorer que, d'après la nature de la convention, *tels* et *tels*, quoique obligés solidairement envers lui, ne l'étaient que comme garants ou cautions. Dans ce cas, il ne peut user du droit de s'adresser à ces derniers, avant d'avoir mis en demeure l'obligé

Nap. 1216. Nap. 2021.

principal; c'est ce que nous avons vu, nos 414 et 417, relativement aux tireurs et endosseurs de lettres de change, et, n° 480, relativement aux endosseurs de billets à ordre.

Nap. 2815. Le cautionnement doit être exprès, ce qui, d'après les principes expliqués n° 202, ne suppose pas la nécessité qu'il soit écrit : il peut être prouvé par témoins, lorsqu'il s'agit d'engagements de commerce et qu'une loi formelle n'a pas imposé la nécessité d'un écrit. Dans l'un comme dans l'autre cas, la volonté d'être caution doit avoir été manifestée d'une manière expresse. Ainsi on ne pourrait donner le nom de cautionnement à une lettre, qui recommanderait une personne, ou par laquelle on donnerait des renseignements favorables sur sa probité et sa solvabilité. Il est bien vrai que celui qui aurait trompé sciemment, ou par l'effet d'une grave négligence, la personne à qui il faisait cette recommandation, pourrait être condamné à des dommages-intérêts; mais ce ne serait pas parce qu'il se serait porté caution, ce serait par suite du principe que tout fait quelconque de l'homme qui
Nap. nuit à autrui oblige à réparer le dommage, d'après l'équité
1382. et l'appréciation des tribunaux. Il ne faut pas toutefois confondre avec les lettres de recommandation ce que, dans l'usage du commerce, on nomme *lettres de crédit*. Ces lettres sont des actes de correspondance, par lesquels une personne mande à une autre qu'elle peut payer à un tiers la somme indiquée, ou toutes celles que celui-ci demandera; ce sont de véritables engagements de rembourser celui qui fera les avances, et par conséquent des obligations plus directes même que les cautionnements. Quelquefois un engagement, qui semble direct de la part d'une personne, peut, d'après l'appréciation des tribunaux ou la correspondance des parties, être jugé un simple cautionnement. Il arrive fréquemment qu'une personne souscrit au profit d'une autre un ou plusieurs billets, par pure obligeance et sans être débitrice, pour donner à celle-ci le moyen de négocier l'effet avec plusieurs signatures. Si l'appréciation des faits et des circonstances conduit à ce résultat, celui qui a payé en vertu de sa signa-

ture a contre celui, dont il n'était réellement que la caution, et contre ceux qui ont garanti la solvabilité de ce dernier, les droits de recours attribués aux cautions (1). Quoique assez souvent le cautionnement soit donné à titre d'obligeance, le contrat ne changerait point de nature, si le débiteur payait une rétribution quelconque à celui qui le cautionne. Si la rétribution était payée à la caution par le créancier, le contrat serait une assurance de solvabilité, dont nous parlerons au titre suivant.

CHAPITRE II.

Des effets du contrat de cautionnement.

536. La caution qui n'a pas limité son engagement à une somme déterminée doit acquitter en entier ce qui sera dû à l'échéance ou à l'événement, tant en principal qu'accessoires et dommages-intérês, ou toutes autres causes qui proviennent de la nature du contrat; mais la contrainte par corps ne peut être prononcée contre elle, si elle ne s'y est pas obligée expressément (2). Nous proposerons, n° 1077, un exemple remarquable de l'application de ce principe. Souvent le caractère de l'obligation cautionnée ou la position respective des parties sert à déterminer l'étendue du cautionnement : par exemple, un commerçant écrit à un banquier, et le prie d'ouvrir un crédit de 50,000 fr. à *telle* personne; tant qu'il n'a pas révoqué cet ordre, ou que le terme de durée de ce crédit, s'il en a été fixé un, n'est pas arrivé, il est obligé jusqu'à concurrence de cette somme. Il peut se faire néanmoins que celui, à qui le crédit était ouvert, ait plusieurs fois rendu et repris des sommes chez le banquier bien au delà de 50,000 fr. : peu importe ; la caution ne pourrait prétendre que la dette garantie a été remboursée, et qu'une nouvelle a été créée. C'est en cela que le cautionnement d'un crédit Nap. 2016.

(1) Rej., 9 novembre 1831, D. 32, 1, 423. Rej., 19 mars 1834, D. 34, 1, 339.

(2) Cass., 20 août 1833, D. 33, 1, 343.

diffère de celui d'un simple emprunt. Si ce commerçant avait seulement invité le banquier à prêter 50,000 fr. à son ami, et que l'emprunteur eût remboursé; ou lorsqu'il était en compte courant avec son créancier, si l'examen de ce compte prouvait qu'il y a eu une époque à laquelle il n'était plus débiteur, encore bien que par des opérations subséquentes il le fût redevenu, le banquier n'aurait prêté de nouveau qu'à ses risques, et la garantie promise ne se continuerait pas sur la nouvelle obligation. Il importe d'autant plus de peser les termes du cautionnement, qu'on est assez souvent porté à le confondre avec l'obligation de celui qui se porte fort pour autrui. Dans ce dernier cas, ce n'est plus une obligation accessoire, par laquelle on promet de satisfaire à l'engagement au cas où le débiteur principal n'y satisferait pas : c'est une obligation principale, limitée par les termes de l'engagement même. Ainsi celui qui promet le fait d'autrui s'oblige sans
Nap. 1120. doute, sous peine de dommages-intérêts, à ce que ce qu'il a promis soit fait; mais il n'est pas caution des suites de ce fait, dès qu'il a été exécuté conformément à sa promesse. En promettant, par exemple, que *tel* fera *telle* vente, on s'oblige à ce que la vente soit consentie; mais on n'est pas garant des évictions, ni même de la fraude que le vendeur commettrait par de fausses déclarations dans l'acte.

Nap. 2021. **587.** La caution, qui est reconnue ne s'être pas engagée solidairement avec le débiteur, a droit d'exiger que le créancier discute d'abord ce dernier, avant de s'adresser à elle; et, lors même que le cautionnement est solidaire, le créancier ne peut la poursuivre, avant d'avoir constaté par une réquisition en forme légale le refus du débiteur de remplir son obliga-
Nap. 2011. tion; car la caution n'a promis de payer qu'autant que le cautionné ne payerait pas. Il ne faut pas néanmoins perdre de vue que ce principe s'appliquerait au cas prévu n° 585, de la seule manière que nous avons indiquée : en général, le créancier, qui a stipulé l'obligation solidaire de plusieurs personnes, n'est pas présumé connaître les causes particulières

qui peuvent, entre ces codébiteurs, faire que l'un ou quelques-uns soient de simples cautions. La présomption est qu'il ignore cette circonstance, et c'est seulement autant que les termes ou le caractère de la négociation prouvent qu'il a entendu voir dans *tels* ou *tels* de véritables cautions, qu'il est soumis à la nécessité de s'adresser préalablement au débiteur cautionné. La caution n'étant obligée de payer qu'autant que le débiteur cautionné ne payerait pas lui-même, et quelquefois le cautionnement n'ayant été donné que pour certaines dettes d'un débiteur, la caution a intérêt d'examiner si ce dernier est libéré; d'entrer, en conséquence, dans l'examen des comptes courants qui pourraient exister entre ce débiteur et son créancier, et de faire valoir dans son intérêt des exceptions, qui n'auraient ni force ni utilité si elles étaient invoquées par le débiteur principal. Un exemple peut rendre ce principe facile à saisir. Pierre et Paul ont été en compte courant depuis le 1er janvier jusqu'au 31 octobre 1850, et dans ce compte étaient portées au débit de Pierre certaines obligations garanties par un aval ou par un cautionnement que Jacques avait donné : au moment où le compte courant est arrêté et balancé, Pierre est déclaré débiteur envers Paul d'un solde de 25,000 fr. ; Paul, qui ne peut parvenir à en être payé par son débiteur, agit contre Jacques en vertu du cautionnement qu'il avait donné pour quelques-unes des dettes entrées dans le compte courant au débit de Pierre; Jacques aura le droit d'examiner les éléments de ce compte courant, et de s'assurer s'il n'y a pas eu une époque où, par l'effet de la comparaison entre le crédit et le débit, les engagements qu'il avait cautionnés se sont trouvés éteints par la compensation. Supposons en effet que ces engagements eussent été échus le 1er mars; que le 1er avril Pierre se soit trouvé, par l'effet de versements effectifs ou de recouvrements faits pour son compte, dans une position telle que ce jour-là son crédit excédât son débit, mais qu'ensuite, par l'effet de nouvelles opérations, il ait été constitué et ait continué jusqu'à la fin du compte d'être en débet, ces événements postérieurs ne

peuvent rien changer au fait accompli le 1er avril : la compensation, qui est un élément essentiel des comptes courants, avait éteint les engagements cautionnés par Jacques; et des négociations postérieures, auxquelles il n'a point participé, des engagements nouveaux, qu'il n'a pas cautionnés, ne peuvent faire revivre ceux que cette compensation avait éteints. Ce serait une erreur de croire que la compensation n'ait pas lieu dans un compte courant; elle exige, par la nature de ce genre d'opérations, des conditions moins rigoureuses que dans le droit commun (1), mais elle n'en existe pas moins dans l'intérêt des tiers.

Indépendamment des moyens généraux qui éteignent les obligations, tels que le payement, la novation, etc., que la caution peut faire valoir, conformément à ce qui a été dit n° 221, elle peut invoquer, du chef du débiteur, les exceptions réelles que celui-ci aurait contre la dette; par exemple
Nap. 2036. une nullité fondée sur le dol, la violence, l'erreur, le défaut de cause : par cette raison, le serment prêté par le débiteur
Nap. 1365. sur le fond de la dette profite à la caution. De même, une dation en payement, consentie entre le créancier et le débiteur, libère la caution, encore bien que le créancier soit évincé de la chose qu'il a reçue. Mais la caution ne peut invoquer les exceptions personnelles établies par la loi en faveur de l'obligé principal, ainsi qu'on l'a vu nos 182 et 413. La caution peut aussi invoquer ses propres exceptions : par exemple la nullité de l'acte qu'elle aurait souscrit, suivant les principes généraux sur la validité des engagements; les clauses particulières de son cautionnement; le fait que le créan-
Nap. 2037. cier s'est mis hors d'état de la subroger à ses droits (2).

Nous avons déjà parlé du cautionnement des lettres de change; ce que nous dirons dans la quatrième partie relativement à diverses conventions maritimes, et dans la sixième sur les obligations et les droits des cautions en cas de faillite,

---

(1) Rej., 6 frimaire an XIII, D. 5, 2, 93 et 97.

(2) Cass., 25 juillet 1827, D. 27, 1, 439.

complétera les notions sur le cautionnement conventionnel. Il suffit de faire observer ici que, si plusieurs personnes se sont portées solidairement cautions d'une autre, celle qui a remboursé le créancier a action contre ses cocautions, de la même manière que le codébiteur solidaire (1), suivant les règles expliquées n° 219. La caution a droit de se faire rembourser ce qu'elle a payé par l'effet du cautionnement. Mais, dans la règle, elle ne peut agir qu'après payement effectif, ou du moins lorsqu'elle est poursuivie. Cependant, si la personne qu'elle a cautionnée a promis de lui rapporter décharge à une certaine époque, qui est arrivée, ou si dans l'absence d'une convention il s'est écoulé dix ans depuis le cautionnement, ou si le débiteur est tombé en faillite ou en déconfiture, la caution, à qui la décharge n'est pas rapportée, peut exiger que ce débiteur lui fournisse les fonds nécessaires au payement, sauf aux tribunaux à ordonner des mesures conservatoires pour la sûreté des deniers que le débiteur est ainsi obligé d'avancer. Toutefois nous pensons que dans le cas prévu n° 586, où la caution aurait reçu du débiteur qu'elle a cautionné une rétribution pour qu'elle lui rendit ce service, l'expiration des dix ans, dont il vient d'être parlé, ne lui donnerait pas le droit d'exiger sa décharge. Nap. 2032.

Nous n'entrerons pas dans de plus amples détails sur le cautionnement, parce que nous aurons l'occasion de traiter, n°s 1216 et suivants, et n° 1247, d'importantes questions qui s'y rattachent.

TITRE IX.

DES ASSURANCES TERRESTRES.

588. On appelle en général *assurance,* la convention par laquelle un des contractants, qu'on nomme *assureur,* se charge envers un autre, qui est l'*assuré,* moyennant une valeur convenue appelée *prime,* des risques ou dommages que certaines choses désignées pourront éprouver dans les temps

(1) Rej., 30 mars 1819, D. 19, 1, 538.

et les cas prévus par cette convention. C'est l'intérêt que l'assuré doit avoir pour lui-même ou pour ses ayants cause, ou pour ceux dont il veut conserver les droits, qui forme le caractère licite de ce contrat, et le distingue du jeu et du pari, généralement interdits par la législation française. D'un au-
Nap. 1965. tre côté, c'est l'incertitude du risque en lui-même ou dans sa qualité, qui forme le caractère aléatoire du contrat. Enfin, l'obligation actuelle, quoique conditionnelle dans son résultat, constitue le lien de droit entre les contractants et forme
Nap. 1102. une véritable convention synallagmatique.

Souvent des personnes exposées aux mêmes risques se font réciproquement assureurs, et forment dans ce but une espèce d'association, qui, sans avoir expressément et exclusivement le caractère d'une société, en emprunte beaucoup de formes. C'est ce qu'on appelle *assurance mutuelle*. Nous croyons qu'il sera mieux d'en parler n° 1044.

Com. 633. Les lois ont attribué le caractère d'actes de commerce aux assurances maritimes, dont nous nous occuperons n°s 756 et suivants. Mais elles ont gardé le silence sur les assurances terrestres, seul objet dont nous nous proposions de parler dans ce titre. Nous croyons pouvoir en conclure que celles-ci ne sont pas, par leur nature, des opérations commerciales, et ne peuvent, quelque fréquent qu'en soit l'usage de la part de celui qui se fait assurer, être considérées à son égard comme des actes de commerce. Il semble qu'il devrait en être de même de celui qui assure. Mais comme il est presque impossible de trouver un cas, dans lequel une personne se livrerait à ce genre d'opérations pour une seule assurance, comme c'est sur la multiplicité et la variété des chances que les calculs des assureurs peuvent être fondés ; que, dans un tel état de choses, il y a de leur part spéculation véritable, nous n'hésitons pas à croire que généralement, et sauf quelques exceptions qui naîtraient des circonstances, les négociations de cette espèce ne soient, de la part des assureurs, des actes commerciaux (1).

(1) Cass., 8 avril 1828, D. 28, 1, 204. Rej., 1er avril 1830, D. 30, 1, 191.

Nous diviserons ce titre en cinq chapitres. Le premier exposera les principes généraux sur les assurances; le second, les formes externes et internes du contrat; le troisième traitera des actions de l'assuré contre l'assureur; le quatrième des actions et exceptions de l'assureur contre l'assuré; le cinquième du ristourne ou résolution du contrat d'assurance.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux sur les assurances terrestres.

589. Les assurances maritimes seront l'objet du titre V de la quatrième partie. Mais comme jusqu'à présent il n'est point intervenu de loi particulière sur les assurances de terre, nous serons obligé d'emprunter un grand nombre des règles consacrées pour les assurances maritimes, parce que s'il est vrai qu'elles ne soient pas littéralement applicables aux assurances terrestres, il est impossible de nier qu'elles ne doivent les régir comme raison écrite et règle d'équité, à laquelle les juges doivent recourir dans le silence des lois positives.

Ce chapitre sera divisé en trois sections : 1° quelles choses peuvent être l'objet des assurances terrestres; 2° de quels risques se charge l'assureur; 3° de la prime due par l'assuré.

SECTION PREMIÈRE.

Quelles choses peuvent être l'objet des assurances terrestres.

589 *bis*. Toutes les choses, qui, d'après les notions présentées n°s 154, 271 et suivants, sont susceptibles de vente ou d'autres négociations, peuvent être l'objet d'un contrat d'assurance. Mais en outre il n'est pas nécessaire que ce que l'on fait assurer soit corporel ou même vénal. Ainsi, quoique la solvabilité, le crédit d'une personne, consistent en une appréciation d'opinion, qui échappe aux sens, et qu'ils ne puissent être vendus comme on vend un meuble ou un fonds, le créancier, qui veut se garantir contre la possibilité que son débiteur ne le paye pas, peut se faire assurer la solvabilité de ce dernier, ainsi que nous l'avons dit n° 585.

7.

Ainsi, quoique nul ne puisse vendre sa liberté, ni même l'engager par un louage perpétuel, une personne peut stipuler que, dans le cas où elle serait faite captive, l'assureur de sa liberté sera obligé de fournir de quoi la racheter. Ainsi, quoique nul ne puisse par un contrat quelconque transmettre à un autre des droits sur sa vie, une personne peut stipuler que, dans le cas où sa mort surviendrait, soit dans un certain temps, soit dans de certaines circonstances prévues, une somme sera payée par l'assureur à ses héritiers ou à la personne qu'elle désignera. De même, quoique nul n'ait de droits sur la vie d'un autre, une personne peut stipuler que, dans le cas où *tel* individu décédera, soit dans un certain temps, soit dans de certaines circonstances prévues, celui avec qui elle contracte lui payera *telle* somme.

589 *ter*. La convention d'assurance dégénérerait en gageure, et ne serait plus qu'un jeu prohibé, si, au moment indiqué pour le commencement des risques, la chose assurée avait déjà péri, ou se trouvait à l'abri des pertes contre lesquelles on aurait l'intention de la garantir. La bonne foi de l'assuré, à qui ces faits seraient inconnus, n'empêcherait pas que le contrat ne fût nul, faute d'objet. Nous verrons, nº 782, que le droit maritime a admis à cet égard une exception, dont nous expliquerons les motifs spéciaux; mais précisément parce que c'est une exception, fondée sur les besoins et même sur la nature particulière des opérations maritimes, elle doit être renfermée dans le cas prévu et ne peut être étendue. L'analogie doit être employée avec précaution et discernement, et dans les seuls cas où il y a identité parfaite de position et de motifs. D'ailleurs le droit civil fournit à cet égard un argument, qui, étant puisé dans un contrat aléatoire, paraît d'une grande force : il déclare nul et sans effet la consti-
Nap. 1974. tution de rente viagère sur la tête d'une personne qui était morte au jour du contrat.

Il n'est pas interdit de faire assurer des objets, qui n'appartiendraient pas encore à l'assuré au moment de la con-

vention, pourvu qu'on s'en explique et que le contrat offre des moyens suffisants de reconnaître ce que l'assureur a voulu garantir. Il suffit, dans ce cas, que l'assuré prouve qu'il était propriétaire de ces objets au moment de l'accident, et que les désignations du contrat puissent s'y rattacher.

C'est principalement dans les assurances de marchandises, de mobilier, qu'on est réduit, en quelque sorte par la nature des choses, à de vagues désignations. Un commerçant ne place pas des marchandises dans ses magasins pour qu'elles y restent longtemps dans un état d'individualité constaté par des inventaires, des marques, des numéros. Il entre dans les habitudes et dans les besoins de son commerce de les vendre et de les remplacer par d'autres. Un propriétaire agit de même pour son mobilier. Ces considérations ont produit l'usage de faire assurer des marchandises et des effets mobiliers, en se contentant de désigner par leur genre, leur espèce, les magasins, la maison ou les appartements qui les contiendront. L'assuré, en cas de sinistre, n'est tenu que de justifier de l'existence d'une pareille quantité du genre ou de l'espèce désignés; et l'assureur, de son côté, ne doit réparer la perte que dans la proportion de la somme qu'il a déterminée, sans jamais être tenu, quels que soient les événements, au delà de cette somme.

589 *quater.* Nous avons dit, nos 156 et 305, que des choses espérées et même éventuelles pouvaient être la matière de conventions, de ventes, etc. Mais la nature particulière du contrat d'assurance, la crainte des abus, celle surtout de voir convertir cette convention en gageure, ne permettent pas qu'on puisse se faire assurer des produits purement éventuels : telle serait l'espérance d'un gain à faire sur des marchandises achetées; car l'assurance ne peut être, pour celui à qui elle est faite, un moyen de gagner; elle lui donne seulement droit à être indemnisé de la perte qu'il peut éprouver; ce profit, dépendant des chances d'une négociation future, n'est qu'un être possible et non existant au moment où l'on contracte; on ne peut

dire dans la réalité qu'il soit exposé à un risque : c'est en cela que le contrat d'assurance diffère du contrat de vente, car il est évident qu'on peut vendre ou acheter un coup de filet ou toute autre espérance. Il n'y a rien de contradictoire entre ces principes et la faculté incontestable qu'on a de se faire assurer contre la grêle ou la gelée. L'objet d'une telle assurance n'est pas de garantir que la terre ensemencée ou la vigne auront des fruits, en *telle* ou *telle* quantité, mais de se procurer une indemnité pour le tort matériel que l'un ou l'autre de ces accidents occasionnerait, soit aux arbustes qu'il atteindrait, soit à la récolte qu'il détruirait. Il est bien vrai qu'au moment où le contrat est fait, la récolte, qu'on veut se faire garantir, n'est pas encore produite; mais le contrat ne sera valable que s'il y en a une à laquelle il puisse s'appliquer : si le champ n'était pas ensemencé, vainement alléguerait-on que la grêle l'a atteint; ce fléau n'a pas détruit une récolte, qui ne pouvait exister.

Il faut néanmoins entendre sainement cette prohibition d'assurer un profit espéré. Si des marchandises, qui ont coûté 20 francs le quintal à leur départ d'un lieu, étaient arrivées dans un autre lieu, où, d'après le cours, elles pourraient être vendues 25 ou 30 francs le quintal, rien ne s'oppose à ce qu'on les fasse assurer pour le prix, moyennant lequel elles pourraient être vendues dans ce lieu, quoique supérieur à celui qu'elles avaient lors du départ. La différence, qui existe entre le nouveau prix et celui d'achat primitif, n'est plus un bénéfice éventuel, mais un profit véritable, que le propriétaire serait maître de réaliser à l'instant où il les fait assurer. On voit la différence entre les deux cas que nous avons présentés. Dans le premier, la perte des marchandises a pour effet d'empêcher de naître le bénéfice sur la revente; et par conséquent ce bénéfice n'est pas, au moment où les risques ont commencé, un objet certain, exposé à ces risques. Dans le second cas, la force majeure peut anéantir à la fois, et les objets et l'augmentation de prix, que le voyage ou l'élévation du cours leur avait procurée. Dans le premier cas, l'assuré

n'avait qu'une espérance d'augmentation ; dans le second, il a une augmentation acquise.

339 *quinter*. L'objet de l'assurance étant de se garantir contre une perte, il s'ensuit nécessairement que celui qui a fait assurer une chose pour certains risques, ne peut plus la faire assurer pour les mêmes risques. Mais, lorsqu'une chose n'a été assurée qu'en partie par un assureur, on peut la faire assurer pour une autre partie, soit par le même assureur, soit par d'autres. La seule condition est que toutes les assurances réunies n'excèdent pas la valeur totale de la chose. Si elles l'excédaient, il y aurait lieu à ce qu'on appelle *ristourne*, dont les règles seront expliquées nos 596 et suivants. De même, si une chose n'a été assurée que contre certains risques, on peut la faire assurer contre d'autres d'une espèce différente, sans violer le principe qui prohibe les doubles assurances. Il ne faut pas néanmoins considérer comme contraire à ces principes une opération très-fréquente dans l'usage, dont nous allons expliquer la théorie. S'il est vrai qu'un assuré ne puisse se faire assurer une seconde fois la même chose, et se procurer ainsi la chance de recevoir plusieurs fois l'indemnité de la même perte, il ne lui est pas interdit de prendre des précautions contre l'insolvabilité possible de son assureur, et de s'en faire assurer la solvabilité. Comme une telle précaution, prise d'une manière trop directe, pourrait offenser cet assureur, on a introduit, pour atteindre le même résultat, un moyen indirect, connu dans le commerce sous le nom de *reprise d'assurance*. L'assuré transporte ses droits éventuels à une personne, qui s'oblige, en cas de sinistre, à payer à son cédant le dommage qu'il éprouvera. Cette opération ne constitue pas deux assurances sur une seule chose pour les mêmes risques. L'assuré ne recevra pas l'indemnité de la perte qu'il pourra éprouver, et de son assureur primitif, et de celui qui aura repris son assurance ; mais il en sera payé par ce dernier seul, qui ensuite exercera les droits du cédant contre l'assureur primitif, que celui-ci n'aura plus la faculté de poursuivre.

Il est possible cependant que ce pacte, qui de sa nature est une cession de droits, se transforme en une assurance pure et simple entre celui qui a repris l'assurance et l'assuré. Voici dans quelles circonstances : souvent des assureurs déclarent dans leurs polices que l'assuré n'aura pas le droit de faire reprendre l'assurance par un tiers; et la sanction de cette clause est qu'alors l'assureur sera de plein droit dégagé de ses obligations. Mais alors, par cela même, la reprise d'assurance devient, de la part de celui qui l'a souscrite, une véritable assurance directe. En cas de sinistre, il ne sera pas admis à opposer que la chose ayant déjà été assurée, elle n'a pu l'être valablement une seconde fois, et qu'en conséquence sa police doit tomber en *ristourne.* S'il y était fondé, l'assuré se trouverait victime de la double précaution qu'il a prise, précaution qui en elle-même n'a rien d'illicite. Il n'aurait point d'action contre le premier assureur, puisqu'en stipulant une reprise d'assurance il a encouru de plein droit la résolution stipulée; et cependant il n'en aurait point contre celui qui a repris l'assurance, si ce dernier réussissait dans la prétention que sa stipulation a été caduque. Or nous ne saurions admettre la dernière hypothèse. L'assuré n'a point voulu se procurer la chance d'être payé deux fois, et par deux assureurs différents, du prix d'un seul risque. Il n'a point laissé ignorer à celui qui reprenait l'assurance que sa propriété était assurée, et même, par la nature des choses, il n'a pas été possible qu'il le lui dissimulât; car une reprise suppose l'existence de l'assurance qu'on reprend : une cession suppose l'indication d'un droit cédé. Celui qui reprenait l'assurance a donc dû apprécier la position des choses. Si la police qu'il reprenait ne contenait point de clause résolutoire, il a appris que la cession qui lui était faite le subrogerait aux droits du cédant, pour les exercer comme celui-ci aurait pu les exercer lui-même. Si la police contenait cette clause, il a dû voir qu'il n'aurait aucun droit contre l'assureur, puisqu'un subrogé n'a et ne peut avoir que les droits du subrogeant, et se trouve exposé aux exceptions dont celui-ci serait passi-

ble (1). Il est alors réputé avoir fait avec l'assuré une assurance conditionnelle : savoir, que si le premier assureur veut exécuter la convention et ne pas invoquer la clause résolutoire, il aura contre lui les droits qu'aurait eus l'assuré : que si ce premier assureur veut invoquer la clause résolutoire, il sera sans action contre lui, et se trouvera, à l'égard de l'assuré, dans la même situation que s'il avait assuré une chose qui ne l'était pas encore.

SECTION II.

Des risques contre lesquels on peut se faire assurer.

590. Les risques sont de l'essence du contrat; et ceux contre lesquels on se propose d'être garanti dans les assurances terrestres, sont le plus ordinairement, en ce qui concerne les propriétés, les dégâts causés par incendies, pillages, guerre, émeutes; la mortalité des animaux par épizooties; les ravages des ouragans, de la grêle, du tonnerre, de la gelée; les vols à main armée; le naufrage ou les avaries de marchan- Com.
dises expédiées par terre, sur des rivières ou sur des canaux. 335.
Quant aux risques, dont se charge l'assureur de la solvabilité, de la vie, de la liberté, ces mots suffisent seuls pour les faire connaître.

Mais il ne faut pas donner à l'expression de risques un sens, dont l'étendue deviendrait un moyen pour l'assuré de nuire à l'assureur, et de détruire le principe de bonne foi, qui doit être la base de toutes les conventions. Il n'y a pas de doute que l'assureur, sauf toutefois les modifications ou les restrictions qu'apporteraient les lois ou les clauses du contrat, ne réponde de tout événement de force majeure, ou des cas fortuits, qui ne proviendraient en aucune manière du fait de l'homme, ou des accidents occasionnés par la violence ou la malice des tiers. C'est bien évidemment contre ces sortes de dangers que l'assuré a eu la volonté d'être garanti. Mais il ne serait pas moins contraire à l'intention des parties qu'à l'é-

(1) Rej., 27 août 1828, D. 28, 1, 406. Rej., 6 juillet 1829, D. 29, 1, 289.

Com. 352. quité de rendre l'assureur responsable des pertes, dont l'assuré serait l'auteur direct. Les principes essentiels des contrats aléatoires, expliqués n° 305, seraient violés, si l'assuré pouvait par son fait donner lieu à l'événement qui rend l'assureur obligé envers lui. Ainsi, dans le cas où celui qui a stipulé l'assurance de sa propre vie périrait par suite d'une condamnation légale, même quand on la prétendrait injuste, ou se suiciderait, ou serait tué en duel, ou serait assassiné par ses héritiers, l'assureur serait déchargé envers ces derniers. Mais si une personne a fait assurer la vie d'une autre, ces circonstances ne peuvent lui être opposées; la seule exception admissible serait que l'assuré eût causé la mort de cette personne.

Dans les assurances contre l'incendie ou autres accidents, l'assureur ne répondrait pas des dommages qui proviendraient du fait de l'assuré, soit que ce fait fût volontaire, soit qu'il résultât de son imprudence ou de sa négligence. La difficulté d'en obtenir la preuve pourrait sans doute embarrasser les juges : mais, en supposant ce fait prouvé, ils ne pourraient méconnaître le principe. En conséquence, si des marchandises assurées étaient confisquées ou détruites, soit pour contravention aux lois de police, de douanes ou autres contributions, soit pour violation des mesures sanitaires ou pour tous autres faits semblables, l'assuré, à qui ces contraventions seraient imputables, ne pourrait demander à l'assureur la réparation de la perte.

A l'aide du même principe, on peut résoudre la question assez délicate de savoir jusqu'à quel point l'assureur répondrait d'une perte de marchandises causée par les actes de l'autorité locale. Il faut voir avant tout si l'assuré a donné occasion à la perte par une contravention aux lois ou aux ordres de cette autorité. Lorsqu'on ne peut rien lui imputer à cet égard, point de doute que l'assureur ne réponde de cette perte. Ainsi la démolition, l'incendie d'un édifice, soit par l'ordre de l'autorité publique en cas de siége d'une ville, soit par l'ennemi en cas d'invasion, sont des risques, dont un assu-

reur peut être chargé. Ainsi, lorsque dans un incendie la nécessité d'arrêter les progrès du feu force de démolir une maison assurée, la perte tombe sur l'assureur. Vainement dirait-il que la démolition n'était pas nécessaire, l'assuré n'était, ni juge de cette question, ni en position d'arrêter l'exécution des mesures que prenait l'autorité; c'est donc une véritable force majeure. Sans doute, si l'incendie, auquel on apportait ce remède, avait été causé par lui, sa demande en indemnité devrait être repoussée; mais ce serait par un autre motif, que nous venons déjà d'indiquer.

L'usage et l'étude des principes généraux du droit servent à décider les différents cas, dans lesquels la perte peut être ou ne pas être imputée à l'assuré. Nous en avons vu un exemple pour l'incendie. Les pillages fourniraient difficilement des occasions, dans lesquelles l'assuré pourrait être réputé auteur de la perte qu'il a éprouvée. Un pillage populaire n'est jamais légitime, et ne pourrait être justifié par le prétexte que le citoyen qui en est la victime y aurait donné lieu. S'il a des torts, c'est aux tribunaux à le juger; personne n'a le droit de se faire justice à soi-même. Un tel événement est donc, quelque cause que l'assureur voulût attribuer au pillage, un accident de force majeure, dont il répond, si le contrat ne contient pas d'exception pour ce cas.

Mais l'intérêt du commerce a modifié les principes du droit strict dans les cas mêmes où il est certain que l'assuré a occasionné la perte. Quoiqu'il ne puisse y avoir aucun doute sur l'illégalité de l'assurance qu'une personne stipulerait pour des accidents ou des pertes imputables à ses propres faits, il faut admettre, par suite de ce que nous avons dit n° 161, la validité de celle que consentirait un assureur, à qui l'assuré ferait connaître que les marchandises assurées sont destinées à être introduites en fraude ou en contrebande en pays étrangers (1). Il serait jugé avoir pris sur lui les risques, soit de la confiscation, soit des amendes prononcées par les lois du pays où

(1) Rej., 25 mars 1835, D. 35, 1, 250.

l'introduction doit avoir lieu; il suffirait même, pour présumer cette intention, que les actes mis sous ses yeux lors du contrat ou le contrat lui-même prouvassent que l'assureur a pu connaître la prohibition de ces objets (1).

590 *bis.* Il peut s'élever souvent des questions relatives à la réparation des pertes causées par la faute d'individus, dont l'assuré est responsable suivant le droit civil.

Dans la règle, celui qui emploie des domestiques répond Nap. de leurs fautes et même de leurs délits dans le service qu'il 1384. leur a confié : on pourrait en tirer la conséquence que de même qu'un assuré qui conduirait lui-même ses marchandises ne pourrait pas se faire assurer contre les pertes qui lui seraient imputables, de même il ne pourrait se faire assurer contre celles qui proviendraient de la faute du voiturier qu'il a préposé; néanmoins, cette conséquence serait trop rigoureuse. D'abord on devrait faire une distinction. Lorsque la marchandise a été remise directement à un voiturier, qui n'est pas au service personnel et exclusif de l'assuré, et à plus forte raison quand c'est par l'intermédiaire d'un courtier de transports ou d'un commissionnaire, il n'est pas douteux que, même sans stipulation spéciale, l'assureur ne réponde de la perte occasionnée par la faute de ce voiturier. Il y aurait plus de difficulté si le voiturier était l'employé direct, le serviteur de l'assuré. On verra, n° 772, que cette faculté de se faire as- Com. surer contre les fautes de ses préposés est admise dans le droit 353. maritime, mais elle exige une stipulation spéciale. Nous hésitons néanmoins à croire qu'une semblable stipulation soit indispensable dans les assurances de terre. Elle est réputée consentie par l'assureur, si le contrat lui a fait connaître la possibilité que des préposés directs, des serviteurs de l'assuré, donnassent, par leurs faits, lieu à quelques-uns des risques dont il se charge. Ainsi, l'assureur d'une maison ne serait pas fondé à repousser la demande de l'assuré, sous prétexte

(1) Rej., 21 décembre 1826, D. 27, 1, 99.

qu'un de ses domestiques a par imprudence ou même par crime causé l'incendie. Il est presque impossible que les maîtres exercent sur leurs domestiques une surveillance telle qu'ils puissent prévenir tous les accidents. C'est précisément pour obtenir la réparation d'un dommage, auquel la nature des choses les expose si souvent, bien plus que contre les risques de la foudre ou des événements extérieurs, qu'ils consentent à payer une prime à des assureurs.

L'emploi que les contractants font des expressions génériques, *risques ou pertes par le feu,* peut donner lieu à examiner quel en est le sens et l'étendue. Ainsi, quoiqu'il ne soit pas douteux que l'assureur réponde de la perte ou détérioration de marchandises consumées ou détériorées par le feu, qui a été communiqué de l'édifice voisin à la maison ou au magasin où étaient les choses assurées, en serait-il de même si l'excessive chaleur du feu allumé dans cette maison avait détérioré les choses assurées, sans y communiquer le feu ?

Cet accident peut arriver dans deux circonstances différentes. Deux maisons appartenant, l'une à Pierre, l'autre à Paul, sont limitrophes et séparées par un mur mitoyen ou non, ce qui nous paraît être sans influence sur la question. Le feu prend dans celle de Paul, et, quoique l'incendie ne s'étende pas à celle de Pierre, il échauffe tellement le mur séparant, que les marchandises contenues dans le magasin adossé à ce mur sont détériorées. Le propriétaire de ces marchandises, qui les avait fait assurer contre les risques du feu, aura-t-il action contre l'assureur? Nous le croyons : c'est l'effet direct d'un incendie, et l'assuré a voulu en être garanti. Mais le propriétaire ou locataire de la maison de Paul ayant fait un feu très-violent dans un fourneau adossé à celle de Pierre, à un point tel que les choses assurées, qui par leur nature étaient susceptibles d'être fondues ou extrêmement détériorées par l'excès de la chaleur, ont été détruites ou avariées, on aurait à se demander si l'assureur devra réparer ce dommage. Il n'est point question ici de la réparation que devrait payer le voisin, dont le fourneau a causé la perte : c'est

un point étranger aux rapports entre l'assureur et l'assuré. Il est même inutile d'examiner si l'établissement du fourneau est postérieur à la convention d'assurance ou s'il existait lors du contrat; ce dernier cas pourrait sans doute fournir un argument de présomption contre l'assureur; mais ce n'est point, à notre avis, par ces circonstances qu'on devrait se décider. Dans ce second cas, nous pensons que les expressions génériques d'assurance contre l'*incendie*, à part toutes autres clauses ou expressions plus spéciales, dont l'appréciation appartient aux juges, ne pourraient obliger l'assureur à réparer le dommage. Il n'a été que l'effet d'une chaleur excessive, dont l'auteur peut sans doute être responsable, parce que tout
Nap. 1382. fait quelconque de l'homme qui nuit à autrui oblige à réparation; mais l'événement n'a pas été ce que, dans l'usage de la langue, on appelle *incendie*, seule chose dont l'assureur ait voulu répondre.

590 *ter.* L'incendie peut, indépendamment des pertes qu'il produit directement en détruisant ou en avariant les choses assurées, être l'occasion de quelques actions contre celui qui l'a éprouvé. Ainsi, d'après le droit civil, le locataire d'une maison, qui ne justifie pas que l'incendie est arrivé par cas fortuit ou par force majeure, par vice de construction ou par
Nap. 1733, 1734. communication de la maison voisine, est responsable envers le propriétaire. S'il y a plusieurs locataires dans la même maison, ils sont solidaires, à moins que l'un ou quelques-uns ne prouvent que l'incendie a commencé dans l'habitation d'un autre, ou du moins qu'il n'a pu commencer chez eux. On peut donc demander si le locataire d'une maison ou d'un appartement, qui a fait assurer son mobilier, est censé, d'après la nature du contrat, avoir entendu que son assureur payera les indemnités, dont il serait, d'après les présomptions ci-dessus, tenu envers son locateur ou son voisin. Nous ne le pensons point. L'assureur a promis seulement de réparer le tort qu'éprouverait le mobilier du locataire : or, ni la maison du locateur, ni le mobilier des voisins n'ont été la chose assurée

par lui. Serait-il du moins permis à un locataire de se faire assurer contre la possibilité du recours, soit du propriétaire, soit d'un autre locataire, qui invoqueraient les présomptions dont nous venons de parler? La raison de douter semblerait fondée sur ce que ces présomptions ayant été établies dans une sorte d'intérêt public, pour exciter la vigilance des locataires, il y aurait quelque danger à ce qu'ils pussent, en se fiant sur l'assurance, ne prendre aucun soin. Néanmoins, ce motif ne nous paraît pas décisif; car il militerait contre toutes les assurances d'incendie. Nous pensons donc qu'un locataire peut se faire assurer contre ses chances de responsabilité; et, dans le fait, c'est ce que constatent divers statuts des compagnies d'assurance approuvés par le gouvernement. Dans ce cas, l'assureur, substitué au locataire, peut faire valoir toutes les exceptions, que, d'après le droit commun, celui-ci aurait pu invoquer pour se justifier.

590 *quater.* Par suite des mêmes principes, l'assureur ne doit pas répondre des pertes, déchets ou diminutions, que produirait le vice propre de la chose assurée, à moins que par une clause spéciale il n'ait pris cet engagement, ou que ce ne soit précisément la perte provenant de ce vice propre qui ait été l'objet de l'assurance. Ces mots, *vice propre de la chose,* ne signifient pas une composition ou une conformation vicieuse, par l'effet de laquelle une chose porte en elle-même la cause d'une destruction, qui ne fût pas arrivée si cette composition eût été meilleure : cette cause s'appellerait défectuosité; on ne trouverait pas facilement de cas, dans lesquels, même par une convention spéciale, l'assureur pourrait en être chargé. Par *vice propre* on entend plus particulièrement les détériorations, destructions ou pertes, qui arrivent par des accidents, auxquels cette chose, même en la supposant de la plus parfaite qualité dans son genre, est sujette par sa nature. Ainsi, le meilleur vin, nonobstant tous les soins pris pour sa conservation, peut perdre sa bonne qualité ou s'aigrir; les vers peuvent se mettre dans des étoffes de laine, dans

des pelleteries, quelque soin qu'on prenne pour les garantir.

Ce qui vient d'être dit sur les risques fait déjà connaître en partie les obligations de l'assureur; nous le compléterons en indiquant, dans les chapitres suivants, les bases d'après lesquelles il doit réparer le dommage ou la perte éprouvée par l'assuré, et les exceptions qu'il peut lui opposer.

SECTION III.

De la prime promise par l'assuré.

591. L'obligation que l'assureur contracte envers l'assuré n'est point gratuite; il faut donc qu'il reçoive un équivalent de la chance qu'il court : cet équivalent porte le nom de *prime*. On ne peut concevoir un contrat d'assurance sans prime. Si quelqu'un s'obligeait à indemniser un autre de la perte qui lui arrivera par *tels* cas fortuits ou de force majeure sans exiger aucun prix, il ferait une donation conditionnelle, qui ne serait jugée par les principes du contrat d'assurance qu'en ce qui toucherait la distinction et la nature des risques.

La prime ne devrait être que le juste prix du risque dont l'assureur se charge; mais l'incertitude des événements et la variété des circonstances ne permettent pas d'invoquer, pour
Nap. le déterminer, les règles des contrats purement commutatifs.
1104. La stipulation d'une prime excessive, qui serait condamnable dans le for intérieur, ne donnerait lieu à aucune répétition ou exception devant les tribunaux : ils doivent tenir pour légitime, quelque disproportionnée qu'elle leur semble être avec les risques, la prime fixée par une convention, contre laquelle on n'articulerait ni dol, ni fraude, ni surprise manifeste : c'est la conséquence de ce que nous avons dit nº 191.

La prime peut consister en marchandises et même en services appréciables; il n'y a d'autres règles à donner dans ce cas que celles qui ont déjà servi à faire connaître de quelle manière les parties doivent désigner les choses promises par une convention. Elle peut être d'une somme d'argent, ou déterminée au moment du contrat, ou fixée d'après les bases que la convention elle-même aurait posées. Ainsi, on peut

convenir d'une prime, à *tant* pour cent de la valeur des choses assurées, ou de *telle* somme déterminée, par exemple de trois, quatre, six mille francs, etc., sans qu'il existe de proportion marquée avec le capital assuré. La plupart des assurances terrestres étant contractées pour durer un certain nombre d'années, la prime consiste dans une redevance annuelle, que l'assuré s'oblige de payer. Elle pourrait aussi consister dans une somme fixe, payée comptant ou payable à une époque convenue, représentant le prix unique des risques pris par l'assureur pour un temps déterminé.

Quelquefois l'assureur, tout en stipulant des payements de primes annuelles, obtient de l'assuré, moyennant une remise appelée *escompte*, le payement par avance de toutes les annuités à courir. Ces deux cas ne doivent pas être confondus. Lorsque l'assuré promet une seule somme fixe pour tout le temps des risques, on convient quelquefois que le payement en sera différé jusqu'au premier accident qu'éprouveront les choses assurées, lors duquel la prime est compensée jusqu'à due concurrence avec le montant de la réparation du dommage, ou, s'il n'en arrive point, dont le montant sera payé à la fin du terme des risques.

Il est douteux qu'on doive considérer la créance de la prime comme emportant privilége sur les choses assurées. Dans l'état de la législation, la disposition qui accorde un Com.
privilége à la prime d'assurance maritime ne saurait être 191.
étendue aux assurances terrestres, parce que les priviléges sont de droit étroit. Vainement dirait-on que l'assurance ayant pour but la conservation de la chose, il est équitable d'accorder à l'assureur le privilége reconnu dans ce cas par Nap.
le droit civil. Ce serait donner à cette disposition une ex- 2102.
tension que ses termes ne comportent point. La prime n'est pas due à l'assureur pour prix d'un déboursé qu'il aurait fait dans la vue de conserver la chose, seul cas qui ait été envisagé pour l'établissement du privilége de conservation. Ainsi, lorsqu'à une époque quelconque l'assureur forme une action en payement de la prime, il n'a pas, sur la chose as-

surée, plus de droits que les autres créanciers de l'assuré. Il en serait autrement si, un sinistre étant survenu, l'assureur tenu de le réparer opposait à titre de déduction ce qui lui est
Com. 346. dû pour la prime. Il a incontestablement ce droit, même en cas de faillite de l'assuré.

L'assuré, qui a promis une prime à son assureur, peut se faire assurer contre le risque qu'il court de la payer en pure perte, si la chose assurée n'éprouve aucun sinistre pendant toute la durée du contrat. Nous donnerons, n° 790, des explications sur cette faculté, dont l'usage, rare dans les assurances terrestres, a presque toujours lieu dans le commerce maritime.

CHAPITRE II.

Des formes externes et internes des contrats d'assurances terrestres.

592. On a vu, n° 241, quelle était, relativement aux conventions, l'acception des mots *formes externes* et *formes internes*. Dans l'état de la législation sur les assurances terrestres, nous sommes obligé de reconnaître qu'il n'existe aucune règle écrite relativement aux formes externes du contrat : les principes expliqués, n°s 792 et suivants, au sujet des assurances maritimes, ne pourraient donc être invoqués. Nous essayerons de présenter, dans la section première, quelques notions destinées à y suppléer. La seconde sera consacrée à l'explication de ce qui constitue les formes internes.

SECTION PREMIÈRE.

Des formes externes des contrats d'assurances terrestres.

593. Les juges ne pouvant en cette matière se diriger que par les principes généraux expliqués n°s 241 et suivants, il faut tenir, jusqu'à ce que le législateur se soit occupé de cette importante matière, qu'une rédaction dans *telle* ou *telle* forme déterminée n'est pas essentiellement exigée. La loi du 5 juin 1850, qui astreint les assureurs à certaines obligations fiscales, n'impose elle-même aucune forme particulière aux contrats d'assurance. Ainsi, outre les actes notariés ou sous

seings privés, la correspondance et les livres des parties, la quittance qu'une personne aurait donnée de la prime reçue (1) ou la promesse de payer une prime, seraient autant de moyens de preuve. Rien ne s'opposerait même à ce que les juges admissent la preuve testimoniale contre les personnes à l'égard de qui l'assurance serait reconnue être un acte commercial.

Il n'est pas du reste hors de propos de faire observer qu'une assurance pourrait être stipulée incidemment à une convention d'une autre espèce. Ainsi, le voiturier peut se charger des cas fortuits ou de la force majeure, qui, pendant le transport, causeraient aux choses transportées des pertes totales ou partielles, dont son contrat, comme voiturier, ne le rend pas naturellement responsable. Le commissionnaire peut, d'après ce qui a été dit n° 564, garantir à son commettant la solvabilité de la personne avec qui il a traité pour lui. Certains contrats emportent même avec eux des assurances implicites, comme on en a vu un exemple n° 278.

SECTION II.

Des formes internes des conventions d'assurances terrestres.

593 *bis*. Il n'est pas possible qu'une convention d'assurance produise des effets entre l'assuré et l'assureur, s'il n'y a pas certitude sur l'identité des parties contractantes et leur intérêt, sur les choses assurées, sur les risques dont se charge l'assureur, et sur les autres circonstances propres à faire connaître ce que les parties ont fait et voulu faire.

Les assurances terrestres, les seules dont nous nous occupions ici, sont rarement faites par des particuliers isolés. Elles le sont en général par des compagnies ou sociétés. Les formules de ces compagnies étant imprimées et rédigées avec soin, ce qui n'empêche pas que les contractants ne puissent y déroger par des additions manuscrites (2), ne sont pas susceptibles de la plupart des difficultés qui se présentent à l'occasion des actes entre particuliers. Il suffit de faire observer que les clauses imprimées ou écrites ont une égale valeur

(1) Rej., 15 février 1826, D. 26, 1, 138.
(2) Rej., 12 juillet 1837, D. 37, 1, 461.

entre les contractants, et forment la loi de leur convention. Ces compagnies ont dans différentes villes des agents, qui, du moment où ils sont avoués par elles, ont capacité pour les obliger, par la signature qu'ils donnent aux polices d'assurances et par la réception des primes ou billets de prime, sans qu'on puisse opposer aux personnes, qui ont traité de bonne foi avec ces agents, que ceux-ci ont excédé les termes de leurs instructions (1). Pour les cas où une assurance de terre est faite par des particuliers, les règles que nous allons indiquer sommairement recevront leur complément par ce que nous dirons, n°s 594 et suivants, sur les actions respectives des assurés et des assureurs.

L'énonciation du nom de l'assureur est essentielle dans la police d'assurance. Il s'oblige à réparer les pertes qui pourront être la suite des risques dont il se charge : il se rend débiteur, et toute obligation doit porter le nom de celui qui s'engage. La police devant être signée par l'assureur, il ne peut y avoir de difficulté sur ce qui concerne son nom; dans le cas au contraire où le nom de l'assuré serait omis, la police ne serait pas nulle, si d'autres énonciations ou les circonstances pouvaient y suppléer. L'indication du domicile est encore moins de nécessité rigoureuse; elle n'est utile que pour faciliter l'exercice des droits qui résultent de la convention, et lever les doutes sur l'identité de personnes qui porteraient des noms semblables.

L'acte, par lequel une personne fait assurer une chose qui lui appartient contre les risques terrestres auxquels cette chose est exposée, n'est point par lui-même une opération commerciale, ainsi qu'on l'a vu n° 588. Ce n'est donc point par les règles sur la capacité propre aux actes de commerce qu'on peut décider ce qui est relatif aux assurances terrestres. Ainsi, un mineur ne peut valablement s'engager, lorsqu'il stipule une assurance de sa propriété mobilière ou immobilière, puisque tout engagement civil d'un mineur est nul. On

(1) Rej., 15 février 1826, D. 26, 1, 138.

objecterait en vain que le mineur n'est restituable qu'autant qu'il est lésé, et que la nature du contrat d'assurance ne Nap. permet pas de reconnaître s'il y a ou non lésion. Ce raison- 1124. nement conduirait à une conséquence diamétralement contraire au texte et à l'intention de la loi qui protége les mineurs, puisqu'elle leur refuserait le bénéfice de restitution dans les contrats, qui peuvent le plus facilement déguiser des lésions sous un caractère aléatoire. La saine application des principes doit, dans notre opinion, conduire à décider que si un mineur a fait assurer sa propriété, par exemple contre l'incendie, et qu'elle brûle, il aura droit de demander la réparation du dommage à l'assureur, puisque le majeur obligé envers un mineur n'est pas affranchi de son engage- Nap. ment par l'incapacité de ce dernier. A la vérité, l'assureur, 1125. en payant le dommage, aura droit d'exiger ou plutôt de retenir la prime promise, parce que ce mineur ne peut profiter du contrat sans en supporter les charges corrélatives, conformément à ce que nous avons dit n° 61. Mais si dans le temps convenu il n'est arrivé aucun dommage à la chose assurée, le mineur ne sera pas obligé de payer la prime : elle devra même lui être restituée, s'il l'a payée. L'assureur ne serait pas fondé à exciper du principe qui dispense de rendre, le créancier qui a reçu et consommé de bonne foi le Nap. payement fait par un incapable; car ce principe suppose 1238. qu'une dette existait légalement; et dans le cas dont il s'agit, la dette n'avait pas ce caractère, puisque le mineur n'avait pu valablement s'obliger. Il s'ensuit encore que si la chose assurée au profit d'un mineur éprouve un dommage, l'assureur n'en payera pas valablement le montant à ce mineur; c'est la conséquence des principes expliqués n° 196.

La validité d'une assurance stipulée par un mineur émancipé nous paraît incontestable; il n'y a point, dans ce cas, aliénation de droits immobiliers; il y a acte d'administration, qui, même en supposant le payement de la prime en pure perte, n'offre qu'un intérêt mobilier, nécessairement inférieur aux revenus de l'assuré. Il est donc inutile d'examiner,

Com. 2. sous ce point de vue, la capacité d'un mineur commerçant, puisque l'émancipation est la première condition pour qu'il exerce le commerce. A l'égard d'une femme, sans qu'il soit besoin d'examiner les divers régimes sous lesquels elle peut être mariée, dont on appliquerait les principes aux circon-
Nap. 217. stances, il suffit de dire qu'aucun acte valable ne peut être fait par elle sans l'autorisation de son mari ou de la justice, mais que si l'acte est destitué de ces conditions, il est nul dans son intérêt seulement. Quant à sa capacité de se rendre assureur des propriétés d'un autre, point de doute que le mineur et la femme mariée ne l'aient, dans les cas où ils sont habiles à exercer le commerce.

593 *ter*. Il importe de bien connaître à qui appartient le droit de faire assurer une chose. Si l'assuré était sans intérêt à la conservation de cette chose, l'assurance ne serait qu'un jeu, qu'une gageure, dans lesquels le prétendu assuré aurait la chance de gagner ou de perdre, selon que *tel* accident, qui par lui-même ne peut lui faire aucun tort, arrivera ou n'arrivera pas. Il ne faut pas toutefois en conclure que le propriétaire doive seul, personnellement et directement, stipuler l'assurance. Toute affaire peut être faite par un mandataire; le mandat peut résulter de la qualité d'administrateur légal, tel qu'un tuteur, un mari, etc., ou d'administrateur conventionnel, tel que le gérant d'une société. Dans les autres cas, le mandataire n'a pas toujours besoin d'être physiquement porteur d'une procuration; on peut, sans y avoir été autorisé, gérer utilement l'affaire d'autrui. Ces principes incontestables serviraient à apprécier le sort de l'assurance d'une chose, que l'un des copropriétaires aurait fait assurer en totalité; les circonstances et la rédaction du contrat aideraient à décider s'il doit être présumé avoir stipulé exclusivement dans son intérêt, ou pour la totalité, comme faisant avec son affaire celle de ses copropriétaires. Nous croyons aussi que le dépositaire, l'entrepositaire d'une chose, l'ouvrier à qui elle a été confiée pour la réparer, peuvent la faire

assurer, lors même qu'ils n'auraient pas pris envers le propriétaire l'engagement de répondre des cas fortuits. Leur qualité leur impose le devoir de faire ce qui leur paraît le plus utile pour leur commettant. L'assureur, qui, en cas de sinistre, refuserait de réparer la perte envers le propriétaire, sous prétexte que celui-ci n'a pas personnellement fait assurer la chose ou n'en avait pas donné l'autorisation préalable, ne nous semblerait pas admissible dans cette exception. Sans doute, si le mandataire ou gérant d'affaires est désavoué, l'assureur, en cas de sinistre, ne sera pas tenu de lui en payer le montant; il y aura lieu au ristourne, que nous expliquerons nos 596 et suivants. Mais si le propriétaire se présente pour être payé, l'assureur ne sera pas fondé à exciper du défaut de pouvoir dans la personne avec qui il a traité (1).

Le créancier du propriétaire d'un édifice, et de tout autre objet susceptible de périr par un cas fortuit, pourrait aussi, dans notre opinion, le faire assurer, et l'assureur ne serait même pas admissible à prétendre que la somme due par l'effet du sinistre doit être réduite à la seule chose qui intéresse directement le créancier, c'est-à-dire au montant de sa créance. On s'accorde à reconnaitre que dans cette circonstance le créancier a eu un juste motif d'agir comme gérant utilement l'affaire de son débiteur; car non-seulement il a fait une chose utile à celui-ci, mais il l'a faite également utile à lui-même, puisque en prenant des moyens pour conserver la fortune de son débiteur il s'est assuré une chance plus certaine d'être payé (2). Vainement, pour prohiber cette faculté, objecterait-on la possibilité qu'à son tour un autre créancier, ou le débiteur lui-même, fissent assurer les mêmes objets, ce qui produirait un cumul d'assurances interdit par les vrais principes, ou du moins très-embarrassant. Cette objection s'évanouit devant les règles sur le ristourne, qui seront expliquées nos 596 et suivants. Dans cette hypothèse, comme

(1) Rej., 7 mars 1843, D. 43, 1, 207.
(2) Rej., 29 décembre 1824, D. 25, 1, 26.

dans celles où un mandataire, un gérant d'affaires, a fait assurer une propriété qui ne lui appartient pas, ce n'est point à lui, mais au propriétaire de l'objet assuré qu'est due l'indemnité du sinistre.

Nous avons considéré les assurances faites ainsi, sur la propriété d'un tiers, dans les rapports entre ceux qui les ont stipulées et les assureurs. Il faut aussi les considérer dans les rapports entre celui qui a stipulé l'assurance de la chose d'autrui et le propriétaire. L'assurance, comme nous l'avons dit n° 591, n'a été consentie par l'assureur que moyennant une prime. Cette prime lui a été payée, ou lui est due par la personne avec qui il a traité. Quelle sera l'action de celle-ci contre le propriétaire de la chose assurée? Si ce dernier n'a point expressément commandé de faire l'assurance, il n'est pas obligé de rembourser l'imprudent qui a ainsi agi de son chef, à moins qu'il n'ait expressément ou tacitement ratifié. Sans doute la ratification sera bien évidente, lorsqu'en cas de sinistre le propriétaire exigera ou recevra l'indemnité; et dans ce cas son refus de rembourser la prime et les frais serait une injustice, qu'aucun tribunal ne sanctionnerait; dans les autres cas, où une ratification tacite serait alléguée, les juges l'apprécieraient par les circonstances. Mais, s'il n'était arrivé aucun sinistre à la propriété, le propriétaire aurait intérêt à désavouer celui qui l'a fait assurer, et ce dernier, à moins qu'il ne prouvât une ratification expresse ou présumée d'après les circonstances, n'aurait aucune action en remboursement de la prime et des frais. C'est à ses risques qu'il a fait une affaire, dont il n'avait pas été chargé; il ne serait pas fondé à prétendre qu'une gestion, utile en elle-même, donne à celui qui l'a faite droit d'exiger le remboursement de ses dépenses. Évidemment, celui qui a fait ainsi assurer la chose d'un autre, sans avoir reçu un mandat assez exprès pour qu'il ne craigne aucune contestation, a droit de notifier au propriétaire ce qu'il a fait, et de le sommer de déclarer s'il entend, ou non, l'approuver, sinon que son silence sera considéré comme un refus de ratification. Le propriétaire, qui aura refusé de rati-

fier, n'aura, en cas de perte de la chose assurée, aucun droit contre l'assureur; et alors il y aura lieu au ristourne.

Néanmoins une question plus délicate peut se présenter : nous allons l'exposer dans l'hypothèse suivante. Pierre, qui n'a pas d'intérêt à la conservation de *tel* magasin appartenant à Jacques, fait une convention avec Paul, qui l'assure pour 100,000 francs, et ne donne aucune connaissance à Jacques de ce qu'il a fait. Le magasin est incendié. Jacques découvre cette convention d'assurance; il en établit la preuve d'une manière telle, que le fait de l'assurance consentie par Paul est constant : pourra-t-il agir contre lui? On peut dire, pour la négative, que jamais Jacques n'a chargé Pierre de faire assurer le magasin dont il s'agit; qu'il n'a point ratifié ce qu'a fait celui-ci; que, sans le moindre doute, si ce magasin n'eût pas été incendié, il n'eût point offert à Pierre le remboursement de la prime; que, même lorsque Paul a contracté l'assurance, il a pu croire que les objets assurés appartenaient à Pierre. On peut répondre que Pierre, ne pouvant faire une gageure interdite par la loi, est présumé avoir fait ce qu'elle permettait, c'est-à-dire avoir géré volontairement Nap.
l'affaire de Jacques. A la vérité il n'a pas dit à l'assureur que 1372.
la chose appartenait à un tiers. Mais cette déclaration n'est pas indispensable de la part de celui qui, se faisant gérant de l'affaire d'autrui, stipule à l'occasion de cette chose. A la vérité encore, Pierre, qui a agi sans pouvoir de Jacques, s'est exposé à être jugé rigoureusement à l'égard de ce dernier, d'après les principes expliqués n° 562. Mais ce point est étranger à Paul, qui, ne prouvant pas qu'antérieurement à la demande de Jacques celui-ci eût désavoué Pierre, ne peut éviter les effets d'une assurance qu'il a promise, dès que le propriétaire, dont Pierre s'était constitué gérant, en réclame l'exécution. Si Paul avait payé à Pierre, celui-ci aurait été tenu de rendre la somme à Jacques, sous la déduction de la prime et des frais; car cette réception n'eût été que l'exécution du quasi-contrat de gestion d'affaires. De son côté, Paul pourrait encore moins refuser de payer à Jacques le

montant de la perte, en prétendant qu'il avait fait une gageure avec Pierre; car ce serait de sa part exciper d'une contravention aux lois, dont il serait coupable; ce qui est contraire aux principes expliqués n° 239. Du reste, il est évident que si Jacques, par un motif quelconque, ne voulait pas, même en cas de sinistre, avoir la moindre obligation envers Pierre, et en conséquence ne réclamait pas l'indemnité, celui-ci serait sans droit pour la demander. Paul s'y refuserait justement, et il y aurait lieu au ristourne.

Dans une des hypothèses présentées plus haut, nous avons parlé du créancier qui avait fait assurer la chose de son débiteur, et nous avons dit qu'il devait être considéré comme ayant géré l'affaire de ce dernier. Mais ce créancier pourrait opérer d'une autre manière, et se faire assurer en son nom propre, sur la chose appartenant à son débiteur, une somme égale à celle que lui doit ce dernier. Ce n'est pas une simple assurance de solvabilité; quand même le débiteur resterait solvable, le fait seul de la perte de la chose, sur laquelle l'assurance lui a été promise, obligerait l'assureur à lui payer la somme convenue. D'un autre côté, si le débiteur devient insolvable, sans que l'objet assuré périsse ou soit endommagé, l'assureur ne devra rien au créancier qui avait stipulé avec lui. La convention, dont il s'agit ici, n'est point une simple gageure; elle est justifiée par l'intérêt du créancier, exposé à perdre sa créance ou à la recouvrer plus difficilement, si un accident diminue l'actif de son débiteur; il n'y a donc rien d'illicite dans la prévision d'un tel événement; il est même vrai de dire que cette stipulation ne serait qu'improprement une assurance. C'est un pacte, par lequel les contractants conviennent qu'en cas de *tel* événement l'un d'eux, que par analogie et similitude nous appellerons assureur, deviendra propriétaire de la créance due à l'autre. C'est une vente conditionnelle, pour la validité de laquelle il est simplement nécessaire que la créance existe et que l'assureur ne soit jamais tenu de payer à l'assuré plus que le montant de cette créance, si le cas prévu se réalise.

Les solutions que nous venons de proposer peuvent aider à résoudre les questions, auxquelles donnerait lieu l'assurance stipulée par un usufruitier. Point de doute qu'il ne puisse, dans l'intérêt de son usufruit, faire assurer la chose dont il jouit. S'il a fait assurer le fonds total, ou à l'inverse si c'est le propriétaire qui a stipulé l'assurance, on doit se décider par les termes et l'esprit de la convention.

Par suite de ce qui a été dit ci-dessus, le créancier d'une rente viagère sur la tête de *telle* personne peut faire assurer la vie de cette personne pour un certain nombre d'années, c'est-à-dire stipuler que, dans le cas où elle mourrait avant le terme fixé pour l'assurance, la rente viagère lui sera servie par l'assureur jusqu'à ce terme. Ici, c'est évidemment dans un but d'intérêt personnel qu'agit l'assuré, et cet intérêt est facile à apprécier. Nous pensons encore que par un pur sentiment de bienfaisance on pourrait faire assurer la vie d'un tiers, et faire ainsi, en fournissant la somme ou la prime nécessaire, ce que ce tiers aurait pu faire lui-même à son profit. C'est une stipulation pour autrui, non moins valable que celle d'une rente viagère au profit d'un tiers, autorisée par le Nap.
droit civil. La plupart des assureurs exigent le consentement 1971.
de la personne dont la vie est ainsi assurée, et ils ont raison; car celui qui a stipulé ainsi pour un tiers pouvant révoquer ce qu'il a fait, tant que le tiers n'a pas déclaré son intention d'en profiter, ou le tiers pouvant refuser la libéralité qui lui Nap.
a été faite, le sort de l'assurance serait incertain. Toutefois, 1121.
nous pensons que, si la police n'a pas exigé cette adhésion, la convention conserve sa validité, suivant les règles des stipulations pour autrui.

Il existe encore une circonstance, dans laquelle celui qui n'est pas propriétaire d'une chose, et qui même n'a pas été autorisé par le propriétaire, peut néanmoins la faire assurer. C'est lorsqu'un assureur, sur qui désormais reposent les risques d'une chose qu'il a assurée, désire s'en faire garantir par un autre, qui assure cette chose contre les mêmes risques Com.
dont il s'est chargé. On appelle cette négociation *réassu-* 342.

rance. Il faut nécessairement qu'il traite ainsi avec un tiers; s'il contractait la réassurance avec son assuré, ce serait simplement une dissolution ou révocation du contrat primitif. Il faut aussi qu'elle soit stipulée par l'assureur. Un assuré, qui ferait assurer de nouveau la chose qu'il a déjà fait assurer, ne pourrait justifier et faire valoir la seconde assurance, sous prétexte que les réassurances sont autorisées.

Il n'est pas nécessaire que la réassurance porte sur la totalité des choses réassurées par celui qui veut se faire assurer, ni même sur la totalité des risques dont il s'est chargé. Elle peut être partielle. Mais elle ne pourrait être faite, ni pour d'autres objets appartenant à l'assuré primitif, ni pour d'autres risques, puisque l'assureur, ne s'en étant pas chargé, n'a pas intérêt à s'en faire garantir; seulement celui qui se fait réassurer peut comprendre dans la réassurance les déboursés qu'il a déjà faits par suite de l'assurance primitive. Elle peut donc, sans aucun doute, être faite à un prix et à des conditions différents. Cette réassurance n'a rien de commun avec l'assurance primitive. Chacun de ces contrats a ses effets distincts, tant pour l'application des règles sur la validité de la convention que pour ses effets ultérieurs. L'assureur primitif continue d'être obligé personnellement envers son assuré; celui-ci n'acquiert aucun droit direct contre le réassureur. Le réassuré conserve à l'égard de son assuré sa qualité d'assureur, les droits et les obligations qui en résultent; il a seul des droits contre le réassureur, envers qui il est réputé propriétaire des choses réassurées, sans autre obligation que de prouver qu'il les avait réellement assurées avant la réassurance.

595 *quater.* Le contrat doit énoncer avec exactitude en quoi consiste la chose assurée, et tout ce qu'il importe à l'assureur de bien connaître pour apprécier l'étendue des risques auxquels il s'expose. Ainsi, dans l'assurance sur la vie, il faut non-seulement déclarer les nom et prénoms, et donner tous autres renseignements capables de fixer l'individualité

de celui dont on assure la vie, mais encore son âge, l'état de sa santé et sa profession. On pourrait avec raison en conclure que celui qui, atteint d'une maladie par suite de laquelle il a résolu de s'exposer aux risques d'une opération chirurgicale, telle que la taille de la pierre, fait assurer sa vie, doit déclarer cette circonstance; s'il était prouvé qu'il avait pris sa résolution avant le contrat, sans l'annoncer, l'assurance pourrait être annulée dans l'intérêt de l'assureur. Mais il n'y aurait pas lieu à invoquer le principe particulier au droit civil, qui annule le contrat de rente viagère sur la Nap.
tête d'une personne dont le décès arrive moins de vingt jours 1975.
après la formation du contrat, ou d'une personne alors atteinte de la maladie dont elle est décédée. Une présomption légale créée dans une matière ne peut être par analogie étendue à une autre; et, tant qu'il n'y aura pas de loi sur les assurances de la vie, on doit en rester à la règle commune aux contrats aléatoires, que les réticences les annulent, et qu'aux tribunaux seuls appartient le droit de décider d'après les circonstances et la bonne foi. Dans l'assurance de la liberté, on doit déclarer si l'assuré se livre à des entreprises périlleuses pour sa personne, ou s'il a manifesté de tels projets. Dans l'assurance contre l'incendie, il faut donner sur l'édifice assuré les divers renseignements qui peuvent faire connaître l'étendue et l'espèce particulière des risques auxquels il est exposé par sa construction, sa situation, son voisinage, la profession de ceux qui l'habitent, l'espèce de marchandises ou autres objets mobiliers dont il est garni, lors même que ces objets ne seraient pas compris dans le contrat. Lorsque l'assurance de bâtiments a été faite comme s'ils étaient couverts en tuiles ou ardoises, tandis qu'ils sont couverts en chaume, il n'en résulte pas de réticence susceptible de faire annuler le contrat, s'il est établi que l'erreur ne provient pas d'une fausse déclaration (1). Dans l'assurance d'objets expédiés par eau ou par terre, il faut en faire connaître

(1) Rej., 3 novembre 1845, D. 45, 1, 423.

exactement le genre et la qualité; la route qu'ils suivent ou doivent suivre; le lieu de départ, de destination, et même, lorsque l'assureur exige cette déclaration, autant que cela est possible, le patron de barque ou le voiturier qui effectue ou doit effectuer le transport. Ce que nous avons dit, n° 590, suffit pour faire connaître que l'assuré doit désigner dans la
Com. police les choses qui sont par leur nature sujettes à détério-
355. rations, puisque ces circonstances peuvent influer sur les risques dont se charge l'assureur.

Si déjà les choses avaient été l'objet d'une assurance précédente, l'assuré serait-il tenu d'en faire la déclaration à l'assureur? Cette question doit être considérée sous les rapports du droit commun, et sous les rapports des clauses particulières convenues entre les parties. En droit, et abstraction faite des conventions particulières, l'assuré qui n'aurait pas fait cette déclaration n'aurait violé aucun principe. Le contrat d'assurance, qui intervient dans ce cas, n'est pas nul par ce seul fait. Si la valeur totale n'était pas garantie par la précédente assurance, il subsiste pour le reste, et ne tombe en ristourne que pour l'excédant de la valeur. Cette exception appartient aux assureurs subséquents; et l'assureur primitif ne paraît pas admissible à exciper d'un fait qui lui est étranger, et n'a point modifié sa position. Il est donc douteux, qu'à part toutes autres circonstances, on vît dans ce défaut de déclaration d'assurance antérieure une réticence condamnable. Mais les parties sont libres de varier leurs conventions. Si l'assureur requiert cette déclaration, l'assuré qui le trompe commettra une réticence. Si l'assureur stipule qu'en cas d'assurance antérieure non déclarée, celle qu'il souscrit sera de plein droit nulle et sans effet, cette clause doit être strictement exécutée. Il pourrait aussi imposer à l'assuré, sous la même peine, l'obligation de lui déclarer les assurances ultérieures qu'il prendra. L'intérêt d'une telle stipulation s'explique aisément. Un assureur a pu très-bien connaître que l'évaluation donnée aux choses assurées ou la somme promise par lui était inférieure à la réalité; que l'assuré avait donc

ce qu'on nomme un *découvert,* excédant, qui en cas de sinistre périrait pour son compte, et par conséquent l'intéresse à exercer une grande vigilance pour prévenir les accidents. Il est naturel que l'assureur stipule que ce découvert ne pourra être assuré sans son consentement. Mais ces sortes de stipulations, qui, loin d'être illicites, sont justifiées par un véritable intérêt, ne tiennent pas tellement à la nature du contrat, qu'elles doivent y être sous-entendues. Il faut qu'elles soient expresses; elles sont aussi de droit strict, et ne s'étendraient pas d'un cas à un autre. L'assureur primitif est le seul qui ait droit d'en exciper.

La valeur des choses assurées est ordinairement énoncée dans la police : il est conforme à l'équité et aux vrais principes que l'assuré ne s'écarte pas dans cette estimation de la véritable valeur des choses. Cette valeur est variable : on peut donc se demander si elle doit être fixée d'après le prix que les choses ont été payées ou d'après celui qu'elles ont au moment du contrat. Nous n'hésitons point à croire qu'il est permis de faire assurer jusqu'à concurrence de leur prix d'achat des marchandises, qui, sans avoir souffert aucune avarie, se trouveraient, par les variations du commerce, au jour où se fait la convention, ne pouvoir être vendues qu'à un prix inférieur à celui qu'elles ont coûté; car, si l'on eût continué de les garder en magasin, elles auraient pu recouvrer ou même excéder leur valeur primitive. Il semble qu'on devrait en conclure que si des marchandises achetées de longue main avaient augmenté de prix, elles ne pourraient néanmoins être assurées que jusqu'à concurrence du prix d'achat. Mais un autre principe modifie dans ce cas la règle générale : le laps de temps, le cours des événements, les frais de magasinage, conservation, etc., les intérêts du prix d'achat, sont les causes de cette augmentation, qui donne à la marchandise une valeur plus élevée, mais toujours certaine et réelle : or nous avons vu, nº 589, qu'il n'était pas défendu de faire assurer une valeur déjà acquise Il n'est pas toujours possible

d'appliquer ces principes au mobilier d'une maison, qui consiste souvent dans des livres, des objets d'art ou susceptibles d'une valeur d'affection, et peut être assuré pour une valeur supérieure au prix d'achat.

On peut se dispenser du reste d'énoncer dans la police la valeur de la chose assurée; lors même que cette énonciation a été faite, on ne la considère que comme une indication servant à la fixation de la prime et limitant la responsabilité de l'assureur, sans jamais pouvoir l'étendre au delà de ce qui constituerait le prix véritable. Tout l'effet de cette évaluation se réduit à ce que l'assuré ne puisse jamais exiger rien de plus que la somme, jusqu'à concurrence de laquelle il a déclaré se faire assurer; une assurance, dans laquelle l'assureur aurait garanti une somme supérieure à l'évaluation donnée dans la police aux choses assurées, serait contraire aux vrais principes, d'après lesquels ce contrat ne peut être pour l'assuré un moyen de gagner.

L'assuré a donc toujours le droit de demander, après le sinistre, l'estimation exacte des choses assurées. On peut décider en règle générale que cette nouvelle estimation doit être faite d'après la valeur des choses assurées au moment du contrat : c'est là un principe constant dans les assu-
Com. 339. rances maritimes; il nous paraît également applicable aux assurances sur des marchandises transportées par terre ou par eau. Mais l'expérience a fait connaître la nécessité de modifier ces principes relativement aux assurances contre les incendies. On ne s'est point dissimulé que dans ces sortes d'assurances, faites presque toujours pour un temps assez long, les choses assurées éprouvent une dépréciation intrinsèque. Cela est vrai, même pour les immeubles, et plus encore pour le mobilier. Il n'en est pas tout à fait de même, il est vrai, pour les marchandises de commerce; elles ne sont en général susceptibles que des variations de valeur, qui résultent de la hausse ou de la baisse des cours. Mais ces marchandises, qui garnissent ainsi les magasins ou les boutiques, ne sont pas destinées à y rester individuellement pendant le cours

de l'assurance. Il est toujours entendu que l'assuré peut les vendre et les remplacer par d'autres, qui successivement sont protégées par l'assurance. Or ces achats, remplacements, substitutions, subissent les variations du cours, et souvent les nouvelles marchandises coûtent plus ou moins que celles qui existaient au moment du contrat. Ces difficultés, et beaucoup d'autres qu'il serait trop long de développer, ont conduit les assureurs et les assurés à convenir qu'en cas de sinistre les choses détruites ou endommagées par l'incendie seraient estimées suivant la valeur du cours, entre commerçants, à l'époque de ce sinistre. Nous ne croyons pas que cette sorte de transaction blesse les vrais principes sur les assurances. S'il est vrai que par ce moyen un assuré puisse quelquefois être remboursé d'un prix supérieur à celui que la chose assurée a coûté, souvent aussi ce sera le contraire. D'ailleurs l'intérêt de l'assureur est garanti contre cet inconvénient par la fixation de la somme qu'il a promise, et qui devient le *maximum* auquel puisse prétendre l'assuré.

Ce que nous avons dit de l'objet du contrat d'assurance démontre qu'il n'en peut exister, si l'assureur ne promet pas une somme ou une autre valeur, payable à l'assuré dans le cas où les événements prévus arriveraient. Il n'est pas cependant nécessaire d'énoncer la somme que l'assureur aura à payer ; le silence du contrat suppose l'intention de faire fixer par experts le montant de la perte, et même en général cette fixation ne fait pas obstacle à ce que l'assureur exige en cas de sinistre une estimation. C'est seulement dans l'assurance sur la vie que cette énonciatiou est essentielle ; l'assurance faite sans indication de la somme à payer, en cas de décès de la personne dont la vie a été assurée, serait nulle, parce qu'il n'y aurait ultérieurement aucun moyen de suppléer à cette omission.

La convention qu'en cas de perte ou de détérioration, et sans qu'on vérifie la cause ou la quotité du dommage, l'assuré aura droit à *telle* somme, serait prohibée. Elle n'aurait plus pour objet la réparation du dommage éprouvé par l'assuré,

puisque, sans vérifier en quoi consiste sa nature, sa quotité, par cela seul que les choses assurées auraient éprouvé un dommage, la somme convenue lui serait acquise; ce serait une gageure.

Il n'importe pas moins de préciser l'époque à laquelle commenceront et finiront les risques dont se charge l'assureur. En général, ces risques commencent au moment déterminé par la convention. Néanmoins, si elle ne contenait pas des expressions assez positives, ce commencement devrait être fixé au jour du contrat; il faudrait une clause bien expresse pour qu'elle fût déclarée rétroactive, et la nature des assurances terrestres s'y refuse en général. Mais il est moins extraordinaire de fixer ce commencement à une date postérieure au contrat. A moins que la loi n'eût posé des règles à ce sujet, les faits seraient appréciés par les juges, d'après l'interprétation du contrat et ce qui leur paraîtrait avoir été entendu entre les parties. Le payement de la prime n'est en général d'aucune considération.

A moins d'une stipulation bien précise, les risques ne se prolongent point au delà du terme fixé. Ainsi, lorsque la vie d'une personne a été assurée pendant dix ans, expirant le 31 décembre 1839, le seul fait que ce jour entier s'est écoulé sans que la personne soit décédée met fin aux risques de l'assureur : peu importerait que, pendant le cours de l'assurance, elle eût contracté une maladie mortelle, même que son agonie eût commencé dans les dernières heures de l'année 1839. Il suffit qu'elle n'ait rendu le dernier soupir qu'en 1840, pour que l'assureur soit entièrement libéré. Nous verrons, en parlant des exceptions de l'assureur et du ristourne, les cas qui peuvent mettre fin aux risques avant l'époque fixée.

L'énonciation de la prime, dont il a été parlé n°s 592 et suivants, paraît indispensable. Cependant, si elle était omise, il ne faudrait pas en conclure que l'assureur a voulu faire un don à l'assuré. On suppléerait au silence de la police par le livre du courtier; et quand même, ce qui est douteux, on

n'aurait aucun renseignement à cet égard, comme les donations ne se présument point, surtout dans les négociations commerciales, les tribunaux pourraient fixer la prime, en ayant égard aux circonstances et surtout aux cours des places.

CHAPITRE III.

Des actions de l'assuré contre l'assureur.

594. L'assuré est, par la nature du contrat, le véritable demandeur : c'est lui qui a stipulé que l'assureur réparerait les dommages qu'il pourrait éprouver, dans les limites déterminées par la loi ou par la convention. On pourrait donc en induire, et en effet c'est le cas le plus ordinaire, qu'il doit attendre pour agir l'événement prévu. Cependant il est plusieurs cas, dans lesquels on ne peut lui dénier le droit d'agir sans attendre cet événement. C'est d'abord lorsqu'il croit pouvoir demander la nullité ou la résolution du contrat par la voie du ristourne, dont nous parlerons nos 596 et suivants. Il y a un autre cas non moins évident. Le plus généralement, les assurances terrestres sont consenties par des sociétés ou compagnies, dont la dissolution causée par l'expiration de leur terme de durée ou par une dissolution anticipée peut survenir avant la cessation des risques dont elles se sont chargées envers les assurés. Cet événement, à moins d'une convention expresse, ne peut rompre les engagements pris par ces compagnies. Assez généralement il est prescrit par leurs statuts ou réglé par l'acte de dissolution que les liquidateurs réserveront les fonds nécessaires au payement des sinistres, qui pourraient survenir à la charge de la société dissoute. Les assurés, créanciers conditionnels et éventuels, ont droit de veiller à leurs intérêts et d'exiger qu'on fasse des placements suffisants, ou qu'on leur donne des cautions, pour répondre de ce qui pourra leur être dû.

L'assuré peut encore agir avant la fin des risques contre son assureur, si celui-ci tombe en faillite. L'événement qui place ce dernier dans l'impossibilité de satisfaire complète-

ment à l'obligation qu'il a souscrite, de réparer la perte ou les avaries que les choses assurées pourraient éprouver, donne à
Com. l'assuré la faculté de demander la résolution du contrat, afin
346. qu'il se procure, de la part d'un autre assureur, une garantie que le failli ne peut plus lui offrir. Mais la masse des créanciers a la faculté de donner une caution, qui sera obligée non pas seulement à réparer la perte dans la proportion du dividende auquel la faillite a réduit les créanciers, mais la perte tout entière dans la mesure de l'assurance souscrite par le failli. Il arrive quelquefois que, si l'assureur a reçu la prime, la masse, qui n'a plus d'intérêt au maintien du contrat, n'offre point de caution, et laisse prononcer la résiliation. Il est incontestable que l'assuré peut obtenir contre elle des dommages-intérêts (1), pour lesquels, à la vérité, il ne viendra que par contribution. Mais, comme on le verra n° 1126, si l'assuré devait encore quelque chose à la masse pour les causes du contrat résilié, ce reste de sa dette se compenserait à son profit avec les dommages-intérêts qu'il obtiendrait.

594 *bis*. Lorsque l'assuré agit pour demander la réparation du dommage qu'il a éprouvé, il importe peu que la prime n'ait pas encore été payée. Le contrat d'assurance est consensuel; l'assureur, qui aurait stipulé une prime payable comptant, ne pourrait, sous prétexte qu'elle ne lui a pas encore été payée, échapper à la garantie qu'il a promise; il faudrait la stipulation formelle d'une clause résolutoire, ou qu'avant l'événement qui fonde la demande de l'assuré, l'assureur eût mis ce dernier en demeure, par une sommation annonçant son intention de faire résilier le contrat.

Il ne peut y avoir de difficulté sérieuse pour connaître à qui appartient le droit de demander à l'assureur la réparation du dommage éprouvé par les choses assurées, lorsque la police est nominale, c'est-à-dire lorsqu'elle a été faite au profit d'un assuré qui stipulait pour lui-même. C'est à lui que l'action

(1) Rej., 1er juillet 1828, D. 28, 1, 306.

appartient, ou, s'il est décédé, c'est aux personnes qui, d'après les lois sur les successions ou les testaments, ont droit de le représenter. Néanmoins ce droit d'agir contre l'assureur peut appartenir à un autre que l'assuré, si celui-ci s'est dessaisi, soit d'une manière expresse en vendant sa créance contre l'assureur, soit d'une manière tacite en vendant la chose dont l'assurance est une sorte d'accessoire, comme on l'a vu n° 271.

Il n'y a qu'un seul cas où la demande ne peut être faite par l'assuré, ni en son nom : c'est lorsqu'une personne a fait assurer sa vie. La mort de l'assuré étant précisément l'événement qui donne lieu à l'obligation de l'assureur, il est évident que l'action contre ce dernier ne peut être intentée que par les héritiers de l'assuré, ou par la personne au profit de qui il a stipulé le prix d'assurance.

On a vu plus haut que celui qui n'était pas propriétaire d'une chose pouvait la faire assurer. C'est ici que, pour décider à qui l'action contre l'assureur appartient, il faut établir quelques distinctions. Si une personne, par affection pour une autre, a fait assurer la chose appartenant à celle-ci, usant du droit qu'on a de stipuler pour autrui, c'est évidemment au propriétaire de la chose que l'action appartient, et, s'il ne veut pas en user, celui qui a stipulé n'y serait pas recevable dans son intérêt propre, car il n'est pas propriétaire de la chose assurée, et ce n'est pas à lui que la perte de cette chose cause un dommage.

Si une personne, créancière d'une autre, a fait assurer des choses appartenant à son débiteur, les principes expliqués n° 593 *ter* servent à décider à qui l'action contre l'assureur appartient.

Si une personne, sans aucun de ces motifs, a fait assurer la chose d'autrui, il est évident qu'elle ne peut exercer aucune action contre l'assureur; une telle assurance serait une véritable gageure; mais nous avons vu que le propriétaire de la chose assurée était fondé à agir contre l'assureur, celui qui a stipulé l'assurance étant réputé son gérant d'affaires. Si

enfin une personne, se qualifiant commissionnaire, a fait assurer une chose, le même titre qui lui permettait de la faire assurer lui donne le droit d'agir contre l'assureur; mais ce dernier peut exiger qu'à l'appui de sa demande le commissionnaire fasse connaître pour qui il a agi, afin qu'on puisse juger si l'assurance a été sérieuse.

En supposant qu'il n'y ait aucun doute sur la qualité de celui qui a été assuré, et sur son droit à demander la réparation du dommage, on peut supposer encore que cet assuré n'agit pas, et nous avons à examiner si ses créanciers seraient admis à exercer ses droits. Nous ne saurions en douter : en
Nap. 1166. règle générale, les créanciers peuvent, comme on l'a vu nº 190, exercer toutes les actions qui appartiennent à leur débiteur. Mais dans ce cas une question assez importante peut se présenter. Le créancier, qui avait sur la chose assurée un droit de privilége, comme l'a le vendeur, ou un droit d'hypothèque, au moyen duquel il pouvait primer d'autres créanciers et notamment les chirographaires, peut-il exiger que la somme payée par l'assureur soit distribuée par voie d'ordre, de même que l'aurait été le prix de vente de cet immeuble? Nous ne le croyons pas; il n'y a pas la même raison de décider. Dans le cas de vente, le prix doit, par la nature des choses, représenter la chose vendue, le propriétaire ne s'étant dépouillé que pour cela : dans le cas d'assurance, cette chose a péri; elle n'a pas été cédée moyennant un prix. Le débiteur s'est procuré, il est vrai, une garantie, par l'effet de laquelle l'assureur lui en paye la valeur; mais cette garantie est le résultat d'une convention indépendante des engagements de l'assuré envers tels ou tels créanciers. La valeur payée n'est la représentation de la chose assurée que dans les rapports de l'assureur avec l'assuré; elle n'est, dans les rapports de ce dernier avec ses créanciers, qu'un accroissement de la masse de ses biens, sur lequel ceux-ci pourront exercer leurs actions, d'après le principe du droit civil, que tous les biens
Nap. 2092. d'un débiteur sont le gage commun de ses créanciers, mais sans aucune préférence, aucun d'eux n'ayant de droit particulier à

un privilége sur le contrat d'assurance qui a fait entrer cette somme dans l'actif du débiteur commun (1). Il en serait autrement sans doute, si le débiteur, en empruntant par hypothèque sur une maison assurée, cédait en même temps à son créancier les droits éventuels à l'assurance, pour servir d'autant à sa libération, et si le créancier avait signifié ce transport à l'assureur, ou si ce dernier l'avait accepté. Mais ce résultat serait la conséquence d'une négociation particulière, et non du contrat d'assurance. Le vendeur ne serait pas mieux fondé à prétendre que ce prix d'assurance doit lui être payé dans le cas où, exerçant l'action résolutoire que lui Nap.
accorde le droit civil, il voudrait rentrer dans le bien qu'il 1654.
avait vendu. Sans doute, s'il a exercé cette action avant l'événement, l'assurance, accessoire de l'immeuble, passe entre ses mains avec cet immeuble, activement et passivement, suivant les principes expliqués n° 271. Mais si, avant qu'il ait exercé son action, l'événement est arrivé, l'incendie a rendu l'assuré créancier du montant de l'assurance, et cette créance, entièrement distincte de l'immeuble, encore qu'elle ait été occasionnée par l'accident que la maison a éprouvé, appartient à tous ses créanciers.

594 *ter.* Celui à qui, d'après les notions précédentes, appartient le droit d'agir contre l'assureur, est souvent par la nature des choses tenu à certaines obligations préalables à l'introduction de sa demande. Ainsi il doit instruire l'assureur des faits qui donnent ou peuvent donner ouverture à ses Com.
obligations, et, autant que cela lui est possible, se concerter 374.
avec lui sur les mesures ultérieures à prendre; il doit surtout suivre ses instructions, et dans l'intervalle il doit faire tout ce Com.
qui est nécessaire pour détourner ou diminuer le dommage. 383.
Il doit en second lieu justifier son droit, ainsi que nous venons de l'expliquer. En troisième lieu, il doit faire la preuve du sinistre. Cette règle s'applique à toute espèce d'assurance, mais avec les modifications qu'exige la nature des choses.

(1) Cass., 28 juin 1831, D. 31, 1, 214.

La mort d'un animal atteint par l'épizootie, les ravages de la grêle, et surtout les incendies, sont des faits notoires ou faciles à prouver. La plupart du temps on insère dans la police que l'assureur se contentera de la déclaration affirmative de l'assuré, ce qui n'est point cependant un obstacle à une preuve contraire; car cette déclaration affirmative n'a pas le caractère du serment litis-décisoire. Un incendie, quoiqu'il soit véritable, peut avoir eu lieu par le fait de l'assuré ou par sa faute. Ces exceptions peuvent donc, malgré la déclaration de l'assuré, être prouvées par toute espèce de preuve écrite ou testimoniale. Le pacte que l'assureur s'en tiendra à l'affirmation de l'assuré au sujet du sinistre ne lierait pas irrévocablement l'assureur, car nul ne peut être constitué témoin unique dans sa propre cause; seulement il déplacerait les rôles en imposant à l'assureur l'obligation de prouver son exception.

Il est une autre preuve non moins nécessaire, celle de la consistance du dommage : ainsi, lorsque des marchandises ont été assurées, il faut justifier qu'au moment de l'accident, par exemple d'un incendie, l'assuré possédait dans les choses incendiées des propriétés pour une valeur égale à la somme assurée. Cette obligation est tellement de droit commun, qu'il n'est pas nécessaire que la police en fasse mention. Les assureurs ne seraient pas liés par la clause que l'assuré ne sera tenu que de produire sa police pour obtenir la réparation du dommage. Les désignations contenues dans cet acte ne peuvent être opposées comme preuve de l'existence des objets au moment de l'accident. Des meubles, des marchandises, peuvent avoir été enlevés depuis la convention, ou sauvés au moment de l'incendie.

Aucun genre de preuve n'est spécialement prescrit, et les juges doivent se décider par les circonstances, notamment par la nature des choses assurées. L'existence d'un immeuble n'a rien de problématique; il est rare qu'il n'y ait pas de titre qui survive à l'incendie, et qui fasse connaître la consistance de la propriété.

Pour le mobilier d'une maison, les assureurs se trouvent souvent obligés de s'en rapporter à la bonne foi des assurés, ou de recueillir et de réclamer tous les documents que fournit la notoriété publique, pour les confronter avec la police et avec les déclarations. Lorsque ce sont des marchandises qui ont été assurées pour le cours d'un voyage déterminé, l'assuré ne peut fournir, en ce qui le concerne, que des lettres de voiture ou autres preuves de l'expédition. Si l'assureur avait des motifs de soupçonner une fraude, il serait admissible à prouver que, par une collusion entre l'expéditeur et le voiturier, les marchandises ont été soustraites avant ou pendant le sinistre. A l'égard des marchandises en magasin, si elles ont été assurées avec désignation, l'assuré doit prouver que les mêmes choses existaient encore dans le magasin à l'époque du sinistre; si elles ont été assurées sans désignation, l'assuré ne peut être tenu que de prouver qu'il existait des marchandises de quelque espèce que ce soit du genre de celles qu'énonçait la police. Quant à l'existence des récoltes ou des provisions des fermiers, on sait à peu près ce qui est entré dans leurs granges, ce qui en est sorti, ce qu'ils ont pu consommer ou faire consommer par leurs bestiaux, ou vendre; il est possible, d'après cela, de calculer ce qui existait au moment de l'accident. Si néanmoins l'assuré, sans faute ou mauvaise foi de sa part, est dans l'impossibilité de prouver l'existence des objets au moment du sinistre, s'il n'a ni titres, ni livres, ni correspondance, ni témoins, il peut être Nap.
admis à prêter serment. 1367.

Dans les autres espèces d'assurances, on doit, à défaut de clauses, se décider par la nature particulière de la convention. Ainsi, celui qui a fait assurer la solvabilité de son débiteur, doit prouver par des actes en forme qu'il l'a mis en demeure de payer; car nous ne pensons pas qu'il soit tenu de discuter le débiteur, quand même l'assureur offrirait de lui fournir les fonds nécessaires. La captivité d'un homme sera prouvée par la correspondance ou même par la preuve testimoniale; ce fait ne pouvant pas toujours être justifié par des pièces

authentiques. La mort de la personne, dont la vie a été assurée, devra être justifiée dans les formes légales ; mais un jugement de déclaration d'absence, rendu dans les cas où les héritiers d'un absent peuvent obtenir l'envoi en possession de ses
Nap. biens, y suppléerait, à la charge par les demandeurs de
123. donner caution suivant les règles du droit civil.

Il est évident que l'assuré doit en même temps exprimer la somme dont il demande le payement, ou provoquer une expertise propre à déterminer cette somme. Les règles à suivre dans ce cas seront mieux expliquées et mieux comprises avec le secours des notions que nous donnerons dans le chapitre suivant.

CHAPITRE IV.

Des actions et exceptions de l'assureur contre l'assuré.

595. A son tour, l'assureur peut avoir des actions à exercer contre l'assuré, et le plus souvent à faire valoir des exceptions contre la demande de ce dernier. Il est évident qu'à l'instant où le contrat d'assurance est devenu parfait par le consentement réciproque des parties, le droit d'exiger la prime est acquis à l'assureur, à moins que ce contrat n'ait accordé des termes à l'assuré. Dans ce cas, il faut s'en tenir aux conventions des parties.

L'assureur peut encore avoir des actions à exercer contre l'assuré avant l'événement du contrat, lorsqu'il croit avoir de justes motifs de demander l'annulation ou la résolution de la convention. Nous entrerons à ce sujet dans des détails convenables n°s 596 et suivants. Mais le plus souvent c'est par des exceptions que l'assureur a intérêt à se défendre contre l'assuré.

Au premier rang de ces exceptions il faut mettre naturellement le fait, que déjà les choses dont on lui demande de réparer la perte étaient assurées par un autre, lorsque lui-même les a assurées. Mais il ne faut pas considérer comme assurance de la même chose celle que l'assureur se serait fait

donner de la solvabilité de son assureur, ni les reprises d'assurance. L'assurance antérieure, dont l'assureur exciperait pour se décharger de son obligation, doit être certaine; si elle était nulle, ou si elle avait été annulée avant que la seconde fût contractée, elle ne pourrait être prise en considération.

Une seconde exception consisterait, de la part de l'assureur, à nier la réalité de l'événement ou de la perte dont excipe l'assuré, et à cet égard il faut suivre ce que nous avons dit plus haut sur la preuve. Il peut prétendre que l'événement n'est pas du nombre de ceux dont il a promis la garantie; et, sous ce rapport, les juges ont à apprécier, quelquefois même à interpréter les clauses du contrat. Par exemple, dans l'assurance contre l'incendie, il est évident, et nous l'avons dit n° 590 *bis*, que l'assureur répond du feu humain comme du feu céleste. Mais si le tonnerre avait détruit ou endommagé une maison sans la brûler, pourrait-on prétendre que l'assureur n'en répond pas? Une telle prétention serait mal fondée. Dans le langage usuel, on désigne la foudre, le tonnerre, par ces mots *le feu du ciel;* mais on sait que le tonnerre n'incendie pas toujours, tout en causant de grands dommages. A moins donc de quelques clauses annonçant évidemment que l'assureur n'a voulu réparer le dommage, qu'autant que les choses assurées seraient incendiées par l'effet de la foudre, nous pensons que les suites de cet accident devraient retomber sur lui. Une autre exception non moins importante consisterait dans la prétention que l'accident, quoique de l'espèce de ceux que le contrat a déterminés, est imputable à l'assuré. Tel serait, en cas d'assurance de la vie, la mort reçue en duel ou par suicide. Toutefois, sous ce rapport, il faudrait se reporter aux distinctions faites n° 589 *bis*. De même l'assuré contre l'incendie, déclaré auteur ou complice de l'événement qui aurait endommagé sa maison, serait justement repoussé par l'assureur. Par la nature des choses, cette exception pourrait être prouvée par témoins. Quelquefois même la preuve peut résulter d'un jugement correctionnel ou criminel, par lequel l'assuré

aurait été déclaré coupable du fait d'incendie ou de destruction. L'assureur pourrait sans contredit invoquer cette décision judiciaire comme chose jugée, même quand il n'aurait pas été partie au procès. Mais, à l'inverse, l'assuré acquitté ne pourrait pas se faire un titre de son absolution pour échapper à l'exception de l'assureur; nous en avons donné les motifs n° 264. Il y a du reste une règle commune à ces diverses exceptions : c'est qu'elles doivent être prouvées par l'assureur. En général, le fait que l'événement prévu est arrivé et qu'il a fait périr ou qu'il a endommagé les choses assurées suffit pour motiver la demande de l'assuré. L'assureur qui oppose des exceptions est un demandeur qui doit les prouver.

L'assureur peut encore opposer à la demande de l'assuré qu'il a été apporté à l'état des choses, tel qu'il existait au moment du contrat, des changements qui ont eu de l'influence sur les risques. Ce serait aux juges à apprécier les circonstances. Celui qui, ayant fait assurer sa maison occupée par lui ou par de simples bourgeois, en consacrerait des appartements, à titre de location ou autrement, à des dépôts de matières susceptibles d'être incendiées facilement, aurait changé les conditions.

Lorsque l'assureur n'a aucun moyen de repousser la demande, il doit réparer le dommage d'après les estimations et dans les limites de la stipulation.

L'assurance sur la vie ne peut jamais consister que dans l'engagement de payer la somme convenue, soit sur la preuve du décès effectif ou de la présomption légale du décès de la personne désignée, soit à l'époque ou lors de l'événement convenus.

L'assurance de la liberté peut consister dans la promesse d'une somme fixe ou dans l'obligation de procurer la liberté à la personne assurée. Au premier cas, c'est une obligation conditionnelle de donner; l'événement de la condition la rend exigible; il suffit que la personne ait été prise. Si, par quelque moyen de grâce, de force ou d'adresse, elle recouvre sa liberté, la somme n'en est pas moins due à elle, et même

à ses héritiers, si elle meurt un seul instant de raison après sa prise. Au second cas, c'est une obligation de faire, qui, pour son exécution, suit les règles communes. Ainsi, l'assureur doit faire le rachat, ou s'en occuper dans le délai que fixe la police; et, s'il n'y en a point, aussitôt que la prise lui est annoncée. Ainsi, le rachat une fois effectué, si la personne est reprise, l'assureur n'est pas obligé de payer une nouvelle rançon, à moins qu'il n'ait assuré la liberté pendant *tant* de mois, quels que soient les événements. Ainsi, lorsqu'il existe une impossibilité réelle d'exécuter le rachat, telle que la mort du captif, avant que l'assureur ait été constitué en demeure, ou si, avant cette constitution en demeure, la personne captive recouvrait sa liberté, de quelque manière que ce fût, l'assureur ne devrait à elle ou à ses héritiers que les sommes déboursées pour obtenir ce résultat, sauf à discuter le plus ou moins de prudence employée pour y parvenir.

L'assureur contre l'incendie répond non-seulement de la perte ou du dommage arrivé aux choses assurées, mais encore de celui qu'elles éprouvent par l'effet des soins nécessaires pour les sauver du danger. Il n'est pas obligé, à moins d'une convention spéciale, de prendre pour son compte les objets qui n'ont éprouvé qu'une perte partielle; le montant effectif du dommage doit seulement être payé par lui. Mais si une masse quelconque a été assurée par une somme, et qu'il la paye en entier, les objets sauvés ou retrouvés lui appartiennent. L'assuré doit à cet effet lui communiquer les renseignements qui lui sont parvenus, et, si l'assureur l'exige, affirmer qu'il ne retient aucun objet.

595 *bis*. En ce qui concerne la détermination de l'intensité du risque et les réductions ou diminutions que l'assureur aurait la prétention de faire subir à l'assuré, les contractants étant les maîtres de stipuler à leur gré les conditions du contrat, il n'est pas possible de donner d'autres règles sur l'interprétation de leurs conventions, que celles qui ont été exposées n° 191 et dans les trois chapitres précédents. Les

bases propres à déterminer la somme à payer par l'assureur dans les cas d'assurance autres que l'assurance de la vie, de la liberté, de la solvabilité, sont susceptibles de varier suivant l'espèce et l'objet des assurances. Dans la règle, l'assureur doit indemniser l'assuré de tout le dommage que le sinistre lui a fait éprouver, sans néanmoins être tenu de payer une somme plus forte que celle qui aurait été déterminée par la police.

595 *ter*. La responsabilité de l'assureur ne se borne pas toujours aux dommages qu'a causés directement et par sa nature propre l'événement prévu. Il y a des dommages occasionnels, qui donnent lieu à la même responsabilité. Ainsi, nous pensons que l'assureur contre l'incendie répondrait du dommage causé par le jet de l'eau employée à éteindre le feu, ou des autres pertes que les secours apportés auraient causées directement. Mais il faut toujours que le dommage causé par l'accident soit matériel et direct; l'assureur n'est pas tenu de réparer un dommage moral ou indirect. Ainsi, lorsqu'un atelier assuré avec les marchandises et instruments qu'il contenait a été incendié, l'assureur en doit le prix; mais il ne doit aucune indemnité pour la cessation du commerce résultant de l'accident. Lorsqu'un locataire s'est fait assurer contre la possibilité du recours de la part d'autres locataires ou du propriétaire, fondé sur la présomption que le feu a été mis par lui, faute de justifier une cause étrangère, l'assureur ne répondrait que de la perte matérielle de la maison et du mobilier qu'elle contenait, mais non des dommages-intérêts ultérieurs que ce même locataire, en vertu de sa responsabilité, pourrait devoir pour les privations de jouissances. Il en est de même de l'assurance promise à un propriétaire. Si, par exemple, la maison est incendiée, l'assureur lui en doit le prix; mais il n'est point obligé, à moins d'une convention expresse, de l'indemniser des locations qu'il perd, ou des suites d'une demande en cessation ou réduction de loyers formée contre lui par ses locataires.

595 *quater*. Il peut arriver, dans un grand nombre de circonstances, que la perte ou le dommage, dont l'assureur est obligé de faire la réparation, ait été causé par la faute ou par le crime d'un tiers; et c'est une importante question de savoir si et comment l'assureur peut exercer des droits, que l'assuré aurait évidemment exercés, s'il n'eût trouvé, dans son pacte avec l'assureur, les moyens de se faire indemniser du dommage qu'il a éprouvé. Il n'y a aucune difficulté lorsque, par une clause du contrat d'assurance, on a stipulé qu'au moyen de la réparation du dommage l'assureur sera aux droits de l'assuré contre quiconque aurait été auteur ou légalement responsable du dommage, qui a donné lieu à cette réparation (1). Lorsque l'assureur n'a pas pris la précaution de stipuler d'avance cette cession d'actions, il nous paraît évident qu'il a droit de l'exiger lorsqu'il payera l'assuré, et jusque-là de se refuser à payer celui qui ne voudrait pas la consentir. Quand il n'aurait pas pris cette précaution, il aurait toujours le droit de requérir cette cession d'actions, et de faire condamner à des dommages-intérêts l'assuré qui se refuserait à la consentir. Dans l'une ou l'autre hypothèse, l'auteur ou le garant du tort qui a donné lieu à l'exercice des droits de l'assuré contre l'assureur ne nous semblerait pas fondé à repousser l'action de l'assureur contre lui, en excipant d'un défaut de qualité. Dès qu'une fois il serait bien reconnu qu'il est auteur ou civilement responsable du dommage, il serait contraire à l'équité qu'il fût déchargé de l'obligation de le réparer, parce que déjà celui qui l'a éprouvé en aurait reçu la réparation; car cette réparation a été payée par un autre qui se trouve être cessionnaire des droits que l'assuré aurait très-certainement exercés contre lui. Cette même équité nous porterait à croire que, même sans stipulation, l'assureur a le droit de poursuivre la personne qui est auteur ou responsable du tort. Ce ne serait point en vertu d'une subro-

(1) Rej., 11 février 1834, D. 34, 1, 112. Rej., 2 décembre 1834, D. 35, 1, 67. Cass., 13 avril 1836, D. 36, 1, 89.

gation légale; car l'assureur qui a payé l'assuré ne l'a pas payé comme tenu avec ou pour l'auteur du tort; mais ce serait par suite de l'équité, dont les magistrats, dans le silence de la loi, doivent faire l'application à tous les cas qu'ils sont obligés de juger. Si, par exemple, il s'agit d'un incendiaire, assurément le propriétaire de la maison incendiée serait fondé à lui demander des dommages-intérêts. La précaution qu'il a prise de se faire assurer pourrait-elle avoir pour résultat d'affranchir le coupable de ces mêmes dommages-intérêts? D'un autre côté, serait-il juste qu'étant déjà indemnisé par l'assureur, l'assuré touchât une seconde fois une indemnité de l'incendiaire? C'est donc à l'assureur que l'indemnité est due; par l'effet de l'assurance, il avait seul intérêt à ce que la chose assurée ne fût pas endommagée : le tort qu'elle a éprouvé est tombé sur lui, il est la véritable partie lésée; il a droit d'en demander réparation. Quelle justice pourrait-il y avoir à la lui refuser? N'y a-t-il pas plus de subtilité que de raison à lui opposer qu'il ne justifie pas d'une subrogation aux droits de l'assuré? Ce n'est point, il est vrai, le cas de la subrogation légale; ce n'est pas même celui de la subrogation conventionnelle; c'est le cas de la règle que nul ne peut se dispenser de
Nap. 1382. réparer le tort qu'il a fait, ni s'enrichir aux dépens d'autrui, et que celui qui a géré utilement la chose d'autrui acquiert, même contre les tiers, les actions de celui dont il a fait l'affaire.

Mais de nouvelles questions s'élèvent à l'occasion de cet exercice des actions de l'assuré par l'assureur. Soit qu'elles aient été expressément cédées, soit qu'on admette un droit tacite, pour lequel nous inclinons fortement, quelle en sera l'étendue? Au premier cas, nous pensons que l'assureur peut exercer dans toute leur latitude les droits généraux ou spéciaux que le cédant aurait exercés. Au second cas, il semble qu'on doive suivre la même règle, et c'est ce qui arrivera le plus souvent. Ainsi, l'assureur pourra agir contre le voisin dans la maison de qui l'incendie a commencé, pourvu qu'il prouve ce fait en même temps que la faute, l'imprudence ou

le délit de ce voisin (1). Mais on sait que le locataire d'une Nap.
maison est, à l'égard du propriétaire, réputé avoir causé l'in- 1733.
cendie, s'il ne prouve qu'il n'a pu arriver par sa faute; il y a contre lui une présomption légale de culpabilité, dont il faut qu'il se justifie. Or l'assureur, qui a satisfait le propriétaire assuré, pourra-t-il faire valoir cette même présomption contre le locataire? Nous ne pensons pas que cela doive avoir lieu, lorsque l'assuré n'a pas fait une cession expresse de tous ses droits contre les locataires (2); et c'est précisément par suite des raisons que nous avons données pour établir que l'assureur a droit de poursuivre l'auteur du dommage. Il ne tient point dans ce cas son droit d'une cession d'actions, qui le ferait complétement entrer dans tous les droits de l'assuré. Il se fonde sur la règle que tout fait de l'homme qui nuit à autrui oblige celui qui en est l'auteur à réparer le dommage.
Mais aussi, comme tout homme qui se plaint d'un tort, il Nap.
doit le prouver. Il importe peu de savoir si un autre que lui 1315.
aurait pu, par un privilége spécial, être dispensé de cette preuve; ce n'est point à lui que ce privilége a été accordé; il est, dans les seuls termes du droit commun, tenu de prouver que celui à qui il demande une réparation lui a fait tort (3).

En admettant cette cession d'actions, il reste à savoir ce que l'assureur peut demander au locataire. Ce n'est point évidemment la somme qu'il a payée à l'assuré; car il peut se faire que, trompé par l'apparence ou condamné par l'effet d'une erreur irréparable quant à lui, il ait payé une somme supérieure au dommage véritable. Or, ni la convention d'assurance, ni la chose jugée contre l'assureur, ne lient ce locataire. Celui-ci a donc le droit d'offrir, soit de remettre les choses dans l'état où elles étaient avant l'accident, soit de payer à dire d'experts. Néanmoins, s'il croyait avoir plus d'intérêt à rembourser l'assureur de ce qu'il a payé à l'assuré,

---

(1) Rej., 18 décembre 1827, D. 28, 1, 63.
(2) Rej., 1er décembre 1846, D. 47, 1, 37.
(3) Rej., 2 mars 1829, D. 29, 1, 163.

l'assureur ne pourrait s'y refuser, puisque tout cessionnaire d'un droit litigieux est tenu de se contenter du remboursement de ce qu'il a payé au cédant. Du reste, il n'est pas douteux que, dans les deux cas ci-dessus, l'assuré ne pourrait, sans le consentement de l'assureur, faire remise de ses droits au voisin ou au locataire. S'il le faisait, il serait tenu d'indemniser l'assureur. Si même quelques mesures conservatoires pour constater la cause de l'accident et se ménager des moyens de recours n'avaient pas été prises par lui lorsqu'il le pouvait; si, faute de procès-verbaux ou autres actes de ce genre, le recours était devenu impossible ou plus difficile, il devrait encore indemniser son assureur.

La convention détermine ordinairement dans quel délai l'assureur doit payer : autrement, le payement doit être fait immédiatement après que la perte a été estimée; les juges pourraient même, suivant les circonstances, prononcer une condamnation provisoire. Le payement ne peut être soumis qu'aux déductions convenues ou admises par les juges de la contestation, et la dette ne s'éteindrait que par les moyens ordinaires, dont nous avons parlé n°s 193 et suivants.

595 *quinquies*. Nous avons supposé jusqu'à présent que la demande en indemnité avait été formée par le propriétaire même qui a éprouvé le dommage contre lequel il s'était fait assurer. Mais il pourrait avoir cédé ses droits à un tiers, et nous ne pouvons nous dispenser d'examiner ce qui aurait lieu dans ce cas. La première question qui se présente consiste à savoir si le propriétaire d'une chose, qui l'a fait assurer, peut, sans aliéner cette chose, céder à quelqu'un le droit éventuel de réclamer l'indemnité qui lui sera due si cette chose périt. Nous n'hésitons point à le croire. Les principes généraux du droit et ceux du contrat d'assurance en particulier ne s'y opposent point. L'assureur n'a aucun intérêt à contester cette cession, qui ne change rien à ses droits contre l'assuré, et ne modifie en rien les exceptions qu'il fera valoir contre le cessionnaire, comme il les aurait opposées au

cédant. Cette cession serait soumise aux règles que nous avons expliquées n° 313, pour être valable, soit à l'égard de l'assureur en cas d'événement, soit contre les autres créanciers de l'assuré.

Il y a même des cas dans lesquels un assuré peut être contraint à faire cette cession de ses actions contre l'assureur. Ainsi, dans l'hypothèse prévue n° 589 *quinquies*, lorsqu'un assuré a fait reprendre son assurance par un tiers, celui-ci, au moment où il lui payera la somme convenue pour le cas de sinistre, a droit d'exiger qu'il lui cède les droits de la première assurance. Ainsi, lorsque dans le cas prévu n° 593 *ter* un créancier a fait assurer sa créance hypothéquée sur une maison, et que par le fait de l'incendie de cette maison l'assureur paye ce créancier, il peut exiger la cession de ses droits contre le débiteur. Il n'y aura pas de subrogation de plein droit; mais si le créancier refusait de consentir la cession, l'assureur pourrait valablement refuser de payer. Cette cession doit être faite avec garantie, comme dans les cas prévus n° 314; car si l'assuré n'était pas créancier, parce que son titre était nul, prescrit, légalement éteint, il n'y aurait pas eu de chose assurée. Il n'y a pas tout à fait lieu à la même garantie, lorsqu'un assuré qui a fait reprendre son assurance cède à celui qui la reprend ses droits contre le premier assureur. Si ce dernier avait interdit à l'assuré la reprise d'assurance d'une manière assez absolue pour qu'il en résultât à son profit la décharge de tous les risques, le cessionnaire, à qui on aurait donné connaissance de cette clause, n'aurait aucun recours en garantie contre son cédant, puis- Nap.
qu'il n'aurait point ignoré la cause d'éviction. 1629.

CHAPITRE V.

Du ristourne ou dissolution du contrat d'assurance terrestre.

596. La convention intervenue entre l'assuré et l'assureur peut être nulle, et cette nullité donne aux parties le droit de prétendre qu'il n'y a pas eu d'engagement susceptible de pro-

duire un effet légal; elle peut aussi être susceptible de résolution. La différence de ces deux situations a été suffisamment expliquée n° 239, pour toutes les conventions en général. Ainsi, la convention d'assurance est nulle, lorsque, nonobstant l'apparence d'un contrat, elle manque d'un des éléments nécessaires à sa validité.

Déjà, dans les deux précédents chapitres, nous avons indiqué quelques cas, dont l'effet est de produire le ristourne. Nous nous occuperons spécialement, dans les sections première et deuxième, du ristourne pour violation des clauses du contrat et pour défaut de risques; la troisième traitera du ristourne pour déclarations fausses ou erronées, et la quatrième de ses effets en cas de plusieurs assurances sur la même chose.

SECTION PREMIÈRE.

Ristourne demandé pour cause d'inexécution du contrat.

596 *bis*. Le contrat d'assurance est, comme on l'a vu n° 138, un contrat synallagmatique parfait, qui donne droit à chacune des parties d'en demander la résolution contre celle qui n'exécute pas ses obligations; souvent même la clause résolutoire, au lieu d'être sous-entendue, ce qui oblige à former une demande en justice pour faire prononcer la résolution, est stipulée pour avoir lieu de plein droit par ce fait, et sans qu'une action ni même une sommation soit nécessaire. Les parties peuvent aussi stipuler que, dans certains cas prévus, l'une d'elles aura le droit de demander la résolution du contrat. Il est assez fréquent que des compagnies se réservent dans leurs polices la faculté de résilier le contrat, lorsque la chose assurée aura éprouvé un sinistre quelconque et que la compagnie en aura soldé le montant. Cette intention doit être signifiée à l'assuré, et dès ce moment les parties deviennent l'une à l'autre étrangères, comme s'il n'y avait jamais eu d'assurance. Il faut néanmoins faire une distinction, qui du reste ne peut manquer d'être prévue par le contrat. Si l'assurance pour un certain nombre d'années avait été faite moyennant un prix unique, l'assuré qui l'aurait payée ou qui en serait

débiteur aurait droit de réclamer une restitution ou une réduction proportionnelle, à moins qu'il n'y eût renoncé par le contrat.

L'assureur peut encore demander la résolution du contrat, lorsque ce droit lui a été réservé par la police, pour le cas où l'assuré aurait omis de lui déclarer des assurances antérieures ou postérieures sur les choses qu'il a assurées, même quand toutes ces assurances réunies n'excéderaient pas la valeur réelle de la chose; on en a vu les motifs n° 593 *quinquies*. Il en serait de même de l'assureur qui aurait interdit à l'assuré la faculté de faire reprendre l'assurance par un tiers.

Mais à son tour l'assuré n'aurait pas un droit semblable dans les mêmes cas. En invoquant sa propre infraction à la convention, il ne pourrait répéter la prime, ou du moins refuser de continuer le payement des annuités à échoir. Cette convention est une clause pénale en faveur de l'assureur, qui seul peut en exciper. Si celui-ci, quoique instruit de la reprise d'assurance, reçoit ou exige la prime, son obligation subsistera, et, en cas de sinistre, celui qui a repris l'assurance, après avoir indemnisé l'assuré, exercera ses droits contre l'assureur. S'il n'a point ratifié la reprise et si un sinistre arrive, il excipera de la clause résolutoire; il sera affranchi de toute obligation, et celui qui a repris l'assurance ne pourra rien lui demander, parce qu'étant simple cessionnaire à son égard il n'a pas plus de droits que son cédant.

L'assuré, contre qui l'assureur aurait élevé d'injustes contestations sur la réparation des pertes ou avaries éprouvées par la chose assurée, pourrait en prendre droit pour demander la résolution du contrat; les juges apprécieraient le fait et les circonstances. L'assureur pourrait encore demander la résolution du contrat faute de payement de la prime par l'assuré.

En droit commun, l'assuré qui a obtenu un terme ne peut être poursuivi pour payer, si ce n'est dans le cas de faillite ou déconfiture prévu n° 183. Tant que ce terme n'est pas échu, ou tant que, en cas de faillite ou déconfiture, une de-

mande en résiliation du contrat n'a pas été formée, les risques sont toujours pour le compte de l'assureur. Il en est de même quand le terme est échu, et qu'une demande en résolution faute de payement n'a pas été formée. Mais nous pensons que cette demande une fois formée, si la chose périt, l'assuré ne serait pas fondé à réclamer le payement de la perte en offrant celui de la prime. Il ne faut pas se jouer de ses engagements, et plus le contrat d'assurance est essentiellement un contrat d'équité, plus les juges doivent repousser avec fermeté une conduite déloyale de la part d'une des parties. Le plus sûr toutefois serait d'insérer dans la police une clause de résolution de plein droit, et c'est ce que font en général les compagnies d'assurance.

Lorsque les primes sont annuelles, les polices accordent assez ordinairement à l'assuré un délai de grâce des quinze premiers jours du terme. Il est incontestable que, si un sinistre arrive pendant ce temps, et si, comme cela est évident, l'assuré paye la prime avant l'expiration du délai de grâce, la compagnie est tenue du risque. Il n'en serait pas de même d'un sinistre survenu depuis l'expiration du délai. L'assureur invoquerait avec justice et succès la clause résolutoire pour repousser l'action de l'assuré. Cette clause étant uniquement dans l'intérêt de l'assureur, il n'en reste pas moins le maître de demander le payement de la prime par action en justice. Mais dans ce cas il est réputé avoir renoncé à l'effet de la clause résolutoire, et si, dans l'intervalle entre cette demande et la condamnation, un sinistre survenait, il en serait tenu. On peut même douter qu'il pût en être affranchi par la réserve qu'il ferait de laisser au compte de l'assuré les accidents postérieurs à la demande en payement; il serait possible de lui opposer qu'une protestation démentie par le fait ne peut rien produire, et qu'il n'a pas évidemment voulu user de la clause résolutoire, puisqu'il a exigé le payement.

SECTION II.

Ristourne pour défaut de risques.

596 *ter*. On a vu, n° 588, que l'existence d'une chose ex-

posée aux risques était la condition essentielle pour la validité d'un contrat d'assurance. Du moment où cette chose est détruite, elle ne peut plus être exposée à des risques. Si la destruction arrive par des événements dont l'assureur ne répond pas, le contrat cesse aussi d'exister, puisqu'il n'a plus d'effet possible. Il y a lieu au remboursement proportionnel ou à la réduction de la prime. Lors même que l'assuré rétablirait la chose, il faudrait un nouveau consentement de l'assureur pour qu'elle redevînt matière de l'assurance. Si cette chose est détruite par un événement dont répond l'assureur, le payement de l'indemnité met naturellement fin au contrat, qui a produit tout son effet. Ainsi une maison a été assurée le 1er juillet pour courir les risques à compter du 1er janvier suivant; elle périt le 1er octobre : le contrat est dissous, puisque la chose assurée n'existe point au moment où d'après le contrat elle devrait commencer d'être aux risques de l'assureur. La prime ne peut donc être exigée, et, si elle a été payée, elle doit être restituée. Mais aussi, dès que les risques ont commencé à courir, quelque prompt que soit le sinistre, l'assureur doit le réparer, et d'un autre côté, si la chose périt par une cause dont l'assureur ne répond pas, la prime n'en est pas moins due. Toutefois il y aurait une distinction à faire : si la prime est unique, l'assureur la conserve ou peut l'exiger; si elle était annuelle, il n'a pas droit aux annuités postérieures à l'époque où la maison a péri.

Conformément à ce que nous avons dit n° 305, un des contractants ne peut pas être le maître d'apporter un changement quelconque, et sous quelque prétexte que ce soit, aux chances qui existaient ou qui étaient envisagées au moment de la convention, à moins qu'il n'y ait été contraint par une force majeure. Ainsi des marchandises assurées ne peuvent être déplacées du lieu où elles étaient lors du contrat, ou de celui où elles étaient annoncées devoir être placées. Si on a déclaré qu'elles seraient transportées par une voie, elles ne peuvent l'être par une autre. Si on a désigné un expéditeur, un voiturier, on ne peut, si l'autorisation ne résulte, au

moins implicitement, de la police, les confier à un autre. Un édifice, un magasin, un appartement assuré, ne peuvent être employés à des usages qui les exposeraient à l'incendie ou à tout autre danger, plus facilement qu'ils ne l'étaient, d'après leur destination indiquée ou connue au moment du contrat. Si la personne, dont la vie ou la liberté a été assurée, marche à la guerre, voyage sur mer, ou se livre à toute autre profession périlleuse, sans que cette faculté résulte expressément ou implicitement de la convention, c'est encore une infraction au contrat.

En règle générale, la substitution d'un propriétaire à celui qui l'était lorsque la chose a été assurée, surtout si la substitution provient de causes nécessaires, telles que la mort; ou naturelles à prévoir, telles que la donation, la dot, même la vente, ne devrait pas être une cause de ristourne en faveur de l'assureur, à moins qu'il ne soit évident que la personne du propriétaire avait été prise par lui en considération, ou, ce qui est la même chose, à moins qu'on ne présume, d'après les circonstances, qu'il aurait refusé de se rendre assureur, ou exigé une prime plus forte, si le nouveau propriétaire l'eût été lors du contrat. Tel serait le cas de la maison d'un particulier, devenue propriété de l'État ou consacrée à un service public. Mais les contractants sont libres de faire, et presque toujours ils font, des stipulations pour ces cas; ils conviennent que le nouveau propriétaire devra, après que la transmission de propriété aura été consommée, faire sa déclaration à l'assureur dans un délai fixé, et que l'assureur, dans un autre délai, aura droit de maintenir l'assurance ou de la résilier. Cela n'a rien de contraire à ce qui a été dit n° 271, que l'assurance d'une chose est un accessoire qui passe de plein droit à l'acquéreur. Cette règle est incontestable, de l'ancien au nouveau propriétaire; mais celui-ci n'a contre l'assureur que les droits de son prédécesseur; il a dû s'en informer, et ne peut se soustraire aux obligations de la police, qui serait son seul titre contre l'assureur. On ne doit pas au surplus confondre ce cas avec celui de la cession du droit d'indemnité, dont nous avons parlé n° 595 *quinquies*.

Lorsque des marchandises ou autres effets mobiliers ont été transportés dans un lieu autre que celui où leur existence avait été annoncée lors du contrat, l'assureur n'en court point les risques dans le nouveau local; mais si, après un déplacement momentané, ils sont réintégrés dans le local convenu, et si dans cet intervalle aucun accident n'est survenu, l'assurance nous paraît devoir conserver sa validité.

Si une partie seulement des choses assurées avait été portée dans un autre local, l'assurance subsisterait pour le reste et serait simplement réduite dans sa quotité. De même, si, après avoir indiqué la route que suivront des marchandises en voyage, l'assuré leur en faisait prendre une autre, l'assureur ne garantirait pas les pertes arrivées dans cette autre route. Nous hésiterions toutefois à croire qu'on usât dans les assurances terrestres de la même rigueur que dans les assurances maritimes, et, par exemple, si au cours de la route indiquée le conducteur se détournait, et la reprenait ensuite, nous croyons que le contrat subsisterait, sauf que l'assureur ne répondrait pas des risques survenus pendant la partie du trajet qui n'avait pas été convenue. A plus forte raison le ristourne pour défaut de risques peut-il être demandé, si, dans la réalité, il n'y a jamais eu de choses assurées et mises en risque. L'un et l'autre contractant peuvent invoquer ce ristourne, savoir : l'assureur pour ne pas payer la perte prétendue, et l'assuré pour se faire rendre la prime.

Mais il importe, sous ce rapport, de faire une distinction entre le cas où les deux parties sont également de bonne foi, et celui où l'une a sciemment trompé l'autre. Si l'assuré a cru de bonne foi que des marchandises qu'il avait donné ordre de placer dans *tel* magasin y étaient; que des objets dont il avait commandé l'expédition étaient en route, et les a fait assurer, il a droit de réclamer la prime payée, ou de refuser le payement de celle qu'il a promise. Mais celui qui, sachant que sa maison est brûlée ou détruite, la ferait assurer par une personne à qui ce fait est inconnu, ne serait pas admis à réclamer la prime payée par lui, puisqu'il ne pourrait agir ainsi

qu'en alléguant sa propre fraude. S'il ne l'avait pas payée, il n'en serait pas débiteur à titre de prime, laquelle, étant le prix d'un risque réel, ne serait pas légitimement due. Mais, comme il a pu nuire à l'assureur en l'empêchant de faire d'autres conventions, les juges auraient le droit de le condamner à des dommages-intérêts.

La contravention aux principes, qui ne permettent pas d'assurer des choses non exposées aux risques dont on excipe, pourrait être commune aux deux contractants. Comme ce ne serait qu'une gageure, qu'un jeu, c'est par la règle expliquée n° 178 qu'il faudrait se décider. Lorsque l'assuré viendra demander le payement du sinistre qu'il alléguera, il devra prouver que les choses énoncées au contrat existaient au moment de l'accident, et il ne pourra se dispenser de faire la preuve demandée par l'assureur, sous prétexte qu'ils ont voulu faire une gageure, quand même il en aurait l'aveu écrit de son adversaire. Si l'assuré, invoquant le ristourne, se refusait au payement de la prime, en soutenant qu'il n'y a pas eu de choses mises en risque, l'assureur ne serait pas mieux fondé à prétendre qu'ils ont fait une gageure. Mais celui des deux qui aurait payé l'autre volontairement ne pourrait rien répéter.

SECTION III.

Ristourne pour déclarations fausses ou erronées.

596 *quater*. Le ristourne peut avoir lieu en cas d'excès d'évaluation au delà de la valeur véritable des choses assurées. Pour obtenir justice en ce cas, l'assureur n'est pas nécessairement obligé de prouver qu'il y a eu fraude personnelle de l'assuré, c'est-à-dire évaluation exagérée, faite avec intention de le tromper. Il n'est pas impossible qu'un assuré ait, même de très-bonne foi, donné à des marchandises une évaluation supérieure à leur valeur réelle. La seule différence consiste en ce que, s'il est de mauvaise foi, il n'est pas recevable à invoquer le ristourne. Le droit d'exciper d'une fraude n'appartient qu'à celui qui en est la victime. Il s'ensuit que

l'assureur a eu la double chance, dans le cas où aucun accident n'arriverait, d'exiger la prime, et, en cas de sinistre, d'invoquer le ristourne pour se dispenser de payer. Mais c'est une juste peine contre l'assuré qui s'est rendu coupable de fraude : si au contraire l'assuré était de bonne foi, il lui sera permis d'invoquer le ristourne. Mais, comme un principe admis pour prévenir la fraude ou la lésion ne doit pas être un moyen de chicane, les juges devraient, dans l'un et l'autre cas, apprécier les circonstances.

Le contrat d'assurance est essentiellement aléatoire. Ainsi, il faut que les choses assurées existent et qu'elles aient été exposées à des risques. C'est aussi un contrat de droit strict; la plus légère circonstance pouvant influer sur les déterminations de l'assureur, rien ne doit lui être dissimulé. Chaque fois que les choses assurées n'ont pas été exposées aux risques contre lesquels l'assurance avait pour objet de garantir celui à qui elles appartiennent, ou qu'il n'en a été exposé qu'une partie, ou qu'il y a eu une fausse déclaration, dissimulation, réticence envers l'assureur, le contrat doit être dissous.

SECTION IV.

Effets du ristourne entre plusieurs assureurs de la même chose.

596 *quinquies.* On a vu, dans tout ce qui précède, qu'il était possible que plusieurs assurances fussent faites sur la même chose, et que le montant des sommes assurées excédât la valeur de cette chose. La réduction doit-elle être faite proportionnellement sur chaque assurance, ou dans l'ordre des polices?

Point de doute sur la réduction proportionnelle, lorsque plusieurs assureurs ont, chacun pour une somme particulière, contracté dans la même police, ou par des polices distinctes, mais de la même date. Dans la règle, si les polices ont des dates différentes, la réduction doit être faite dans l'ordre de ces dates : si, par exemple, Paul a assuré le 1er juillet la maison de Jacques pour cent mille francs; Pierre le 10 juillet pour cinquante mille francs; Jean le 15 juillet pour

quarante mille francs, la maison étant reconnue ne valoir que cent vingt-cinq mille francs, la première police aura son effet intégral, la seconde pour vingt-cinq mille francs seulement, la troisième tombera entièrement en ristourne.

Mais si la première police était annulée, faudrait-il la mettre hors de ligne, et considérer comme obligatoires la seconde et la troisième? Il nous semble qu'on doit distinguer entre la nullité et la résolution. Si la première police est nulle par l'effet d'une nullité qui vicie toutes les conventions, telles que l'incapacité de l'assureur ou le défaut absolu d'intérêt de l'assuré à stipuler l'assurance, cette police sera réputée n'avoir jamais existé; les deux autres, qui ne seront pas infectées du même vice, auront leur effet, et ne tomberont point en ristourne partiel ou total. Mais si la première assurance, valable en elle-même, était simplement rescindée pour inexécution des engagements de l'une des parties envers l'autre, cette circonstance ne ferait point obstacle au ristourne sur les deux autres. Il n'y aurait d'exception à ce principe que dans le cas où l'assureur subséquent, dont la police devrait naturellement tomber en ristourne, conformément à ce qui vient d'être dit, aurait connu la chance de résolution, et serait jugé, par les termes de sa convention ou par les circonstances, avoir consenti à devenir assureur ferme et sérieux au cas où la précédente police serait rescindée. C'est précisément un cas que nous avons expliqué n° 589 *quinquies*, en parlant de celui qui reprend une assurance.

Quoique, dans la règle, l'ordre de date des polices doive être observé pour opérer le ristourne, rien n'empêche les divers assureurs de faire des conventions différentes et de consentir que chacune des assurances successives ait son effet, en supportant chacun une perte proportionnelle à la somme qu'ils ont assurée. Ce serait donc d'après les termes des conventions et l'interprétation dont elles seraient susceptibles, que pourrait être décidée cette question exceptionnelle. Ces espèces de conventions sont fréquentes dans les assurances contre les incendies.

QUATRIÈME PARTIE.

DU COMMERCE MARITIME.

597. Le droit maritime peut être considéré sous trois points de vue différents.

Le premier est celui de l'intérêt politique des nations. Il offre à l'examen du publiciste les grandes questions de la liberté des mers et des limites que le droit de la guerre peut permettre à une puissance d'y apporter, non-seulement à l'égard de ses ennemis, mais encore quelquefois à l'égard des neutres. Ces questions ne sont que de pure spéculation, si on les envisage sous les seuls rapports du droit primitif. S'il faut les examiner dans l'état actuel des sociétés politiques, il n'existe point de tribunal dont le jugement puisse les résoudre. Les querelles qui s'élèvent entre des États indépendants sont presque toujours décidées par la force des armes.

Le second point de vue sous lequel le droit maritime peut être considéré est l'action du gouvernement pour protéger et entretenir la sûreté et la police des rivages et des ports; pour diriger vers le grand but de l'intérêt public et de la défense de l'État, non-seulement le commerce maritime en général, mais encore, s'il est nécessaire, les moyens particuliers de chacun de ceux qui s'y livrent. Tout ce qui appartient à l'administration, à la police des rivages, aux mesures sanitaires, à la conservation des ports, est confié à des agents indépendants des tribunaux; et ces agents trouvent les règles de leur conduite dans des lois et des règlements spéciaux (1).

On peut en dire autant des mesures tendant à sauver les

(1) Les principaux règlements sont : la loi du 13 août 1791 et le décret du 10 mars 1807 sur les officiers des ports; la loi du 3 mars 1822, l'ordonnance du 7 août suivant, les décrets des 27 mai et 4 juin 1853 sur la police sanitaire; la loi du 15 août 1792 et le décret du 12 décembre 1806 sur le pilotage, indépendamment de quelques actes spéciaux pour certains ports, qu'il ne peut entrer dans notre plan d'indiquer.

personnes et les propriétés dans les naufrages et autres accidents. Elles sont fondées sur l'intérêt sacré du malheur. Mais souvent elles ont besoin d'être modifiées selon les circonstances, surtout lorsque le gouvernement peut avoir de justes sujets de craindre qu'un ennemi n'abuse des droits de l'humanité et de l'hospitalité pour attenter à la sûreté et au commerce de l'État. Par cela même, elles sont hors du domaine de la jurisprudence commerciale, telle que nous l'envisageons dans cet ouvrage (1) ; tout ce que les agents de l'administration ordonnent dans l'exercice de leurs fonctions est considéré comme légalement fait entre les parties intéressées, sauf à celles qui en éprouveraient quelque lésion à poursuivre ces agents, ou à demander la réformation de leurs actes devant les autorités compétentes.

Il en est de même pour ce qui concerne les prises. Les questions qu'elles peuvent faire naître se rattachent au droit des peuples en général, et à celui du commerce de chaque nation plus encore qu'aux intérêts des particuliers. La course est une sorte de guerre maritime, dont les règles ne sont que les lois mêmes de la guerre plus ou moins modifiées. Les armateurs, que fait agir l'espoir du gain, deviennent les auxiliaires de leur patrie ; ils ne sont pas plus que celle-ci au-dessus des principes du droit des gens, qui déterminent dans quels cas, de quelle manière et jusqu'à quel point il est permis de nuire à son ennemi. Ce n'est qu'à ces conditions qu'un souverain permet la course ; sans cela, elle serait une véritable piraterie. Le gouvernement, à qui appartient la direction de toutes les forces vers le but de la défense commune, doit prévenir et réprimer les contraventions que l'ardeur immodérée du butin pourrait faire commettre au préjudice des lois de la

---

(1) Les lois en vigueur sur cette matière sont : les lettres patentes du 10 janvier 1770, la loi du 13 août 1791, l'arrêté du directoire du 14 août 1799 (27 thermidor an VII), l'arrêté du 27 mars 1800 (6 germinal an VIII), celui du 7 mai 1801 (17 floréal an IX) ; et, pour les pays étrangers, les ordonnances sur les consulats des 3 mars 1781 et 29 octobre 1833.

guerre, des rapports, soit d'amitié, soit de neutralité, qu'il peut seul apprécier. Quand les sujets d'une puissance ont à se plaindre d'avoir été injustement traités par les corsaires d'une autre, cette puissance n'a d'autres moyens à employer que les négociations; lorsqu'elles sont infructueuses, la force des armes devient sa dernière ressource. Enfin la rigueur du droit, même appliquée aux ennemis, pourrait quelquefois contrarier des mesures politiques, dont le secret seul assure le succès, arrêter une négociation importante, ou éloigner la paix la plus désirable. Ces graves considérations ne pouvant être soumises à des principes invariables, et d'ailleurs ces matières sortant du cercle de la jurisprudence, il était convenable d'en réserver la connaissance au gouvernement lui-même (1). Nous n'entrerons donc point dans l'examen de ce qu'il fait ou peut faire dans de telles circonstances; et par conséquent nous ne dirons rien des lois ou règlements qui déclarent dans quels cas des navires ou marchandises peuvent être capturés ou jugés de bonne prise, non plus que de la procédure observée devant les tribunaux qui en connaissent. Mais comme le fait qu'un navire ou des marchandises ont été capturés et jugés de bonne prise peut donner lieu à des questions d'intérêt privé, soit entre les chargeurs et les armateurs de navires, soit entre des assureurs et des assurés, nous en traiterons sous cet unique rapport.

Le troisième point de vue, le seul dont nous ayons l'intention de nous occuper, concerne les engagements auxquels le commerce maritime peut donner lieu entre les particuliers, et

---

(1) Les lois qui règlent cette matière sont : l'ordonnance de 1681; les règlements 23 juillet 1704, des 27 janvier 1706 et 26 juillet 1778; les décrets des 31 janvier et 1er octobre 1793; ceux des 27 juin 1795 (9 messidor an III), et 25 octobre 1795 (3 brumaire an IV); les lois des 3 octobre 1797 et 15 janvier 1798 (12 vendémiaire et 26 nivôse an VI); celle du 17 mars 1800 (26 ventôse an VIII); les arrêtés des 27 mars 1800 (6 germinal an VIII), 28 février 1801 (9 ventôse an IX), 10 octobre 1802 et 22 mai 1803 (18 vendémiaire et 2 prairial an XI); le décret du 9 septembre 1806; les avis du Conseil d'État des 4 avril 1809 et 18 août 1811; les actes des 29 mars, 10 mai et 18 juillet 1854.

pour lesquels les principes généraux ou spéciaux expliqués dans les seconde et troisième parties n'offrent pas de règles suffisantes. En suivant l'ordre même que nous avons indiqué n° 47, nous traiterons dans huit titres : des navires, des capitaines, des gens de mer, des contrats relatifs à la location des navires et aux transports par mer, des assurances maritimes, des prêts à la grosse, des opérations de pêche, des priviléges et droits particuliers que produisent les contrats maritimes. Les règles à cet égard se trouvent, non-seulement dans le livre II du Code de commerce, mais encore dans un très-grand nombre d'ordonnances, édits ou lettres patentes, antérieurs à 1789, qui doivent, d'après l'article 2 du décret du 4 mars 1852, être appliqués, lorsque le Code de commerce ou des lois postérieures n'y ont pas dérogé.

TITRE PREMIER.

DES NAVIRES ET DE CEUX A QUI ILS APPARTIENNENT.

598. Nous appellerons *navire* tout bâtiment de mer destiné au commerce; le nom de *vaisseau* est plus particulièrement réservé aux bâtiments que l'État emploie. Un navire peut être considéré : 1° en lui-même, indépendamment des transactions dont il est l'objet; 2° dans les conditions particulières auxquelles est assujettie cette propriété; 3° dans les moyens par lesquels elle peut être acquise; 4° dans les modifications que l'intérêt de la navigation apporte aux principes généraux, lorsqu'un navire appartient en commun à plusieurs personnes. Nous en ferons l'objet des quatre chapitres suivants.

CHAPITRE PREMIER.

Des navires en général.

599. L'expression *navire*, étant générique, doit s'appliquer à des chaloupes, à des barques, ou à toutes autres constructions employées à naviguer sur mer, lorsque ces objets

ne sont point eux-mêmes des accessoires destinés au service d'un bâtiment plus considérable. Dans l'usage du commerce, les navires sont distingués par leur grandeur; et chaque classe est connue sous un nom qui désigne approximativement quelle est la force du navire : ainsi les *bricks,* les *cutters,* les *brigantins,* les *pinques,* les *tartanes,* les *felouques,* les *barques,* les *bateaux,* etc., sont autant de noms, sur l'acception desquels l'usage du commerce ne permet point de se méprendre. La nature et l'espèce de la convention doivent cependant être considérées pour juger de quelle importance serait le plus ou moins d'exactitude et de précision de ces sortes d'énonciations dans les actes.

Le navire conserve toujours son identité, quoique tout ce qui avait servi à le construire ait été changé par l'effet de réparations; les divers matériaux successivement employés à remplacer les parties défectueuses ou détruites leur sont substitués d'une manière telle que le corps est toujours réputé le même.

Le mot *navire,* employé seul, dans les conventions ou dans les dispositions des lois, comprend de plein droit les agrès, si quelque stipulation ou quelque présomption résultant de l'usage ou de l'espèce particulière du contrat ne les exclut en tout ou en partie. On nomme *agrès,* la chaloupe, le canot, les ancres, mâts, câbles, voiles, poulies, vergues et autres semblables objets, qui, par eux-mêmes, ne font pas tellement partie intégrante du navire qu'on ne puisse les en détacher sans fractures, mais qui, formant l'appareil indispensable pour l'équiper et le mettre en état de naviguer, en sont un Nap.
accessoire nécessaire. Cette expression comprendrait même 1615.
les canons qui ne seraient pas en ce moment placés sur le navire, s'ils avaient déjà servi ou s'ils étaient disposés pour son usage habituel. Mais il n'en est pas de même des approvisionnements de guerre ou de bouche, des avances faites aux gens de mer, qu'on désigne ordinairement sous le nom d'*armement* et *victuailles,* et, à plus forte raison, du fret ou prix de location échu au moment où se consomme la négo-

ciation relative à un navire, si la nature du contrat ou les circonstances ne faisaient pas présumer une intention contraire. Le navire avec ses accessoires plus ou moins restreints, suivant ce qui vient d'être dit, est désigné par le mot *corps,* expression qui, dans l'usage, est mise en opposition au mot *facultés,* par lequel on désigne les marchandises et autres objets de ce genre qui composent le chargement.

Nap. 531. Com. 190. Quelles que soient la dénomination et la grandeur d'un navire, il est meuble. Mais les principes généraux sur les meubles sont modifiés, comme nous le verrons par la suite, soit relativement à la manière d'en acquérir la propriété par convention ou par prescription, soit sous le rapport des saisies et ventes judiciaires dont il peut être l'objet, soit relativement aux droits des créanciers d'un précédent propriétaire de le suivre dans les mains du nouvel acquéreur. On peut donc croire qu'un navire ne serait pas compris dans la clause d'un acte ou dans la disposition d'une loi qui ne concernerait que les marchandises.

La contenance d'un navire est déterminée par l'espace que peuvent y occuper les objets de chargement, et on l'appelle *tonnage,* parce que l'unité de mesure adoptée pour cette indication est le *tonneau,* qui consiste dans l'espace d'un stère quatre cent quatre millièmes (quarante-deux pieds cubes, ancienne mesure). Conformément à l'article 14 du décret du 18 octobre 1793, le tonnage est constaté au moment où on rédige l'acte de francisation, dont nous parlerons n° 604. Le décret du 1er janvier 1794 (12 nivôse an II), la loi du 5 juillet 1836, les ordonnances des 18 novembre 1837 et 2 septembre 1838 déterminent de quelle manière on doit calculer la capacité d'un navire par l'opération qu'on nomme *jaugeage.* Il existe dans les ports des préposés publics chargés de faire cette opération, dont le résultat constate ce qu'on appelle le *tonnage du navire,* et qui doit être indiqué dans les documents dont il sera question par la suite.

Un navire peut, comme tout autre objet corporel, être vendu, loué, concédé à titre d'usufruit, prêté, donné en

gage ou en dépôt. Nous ferons connaître ce qui est relatif à la vente des navires dans le chapitre troisième de ce titre, et ce qui concerne leur location dans le titre III de cette partie. Les principes généraux suffisent pour ce qui concerne les autres conventions.

CHAPITRE II.

Des conditions particulières auxquelles est soumise la propriété d'un navire.

600. Il n'est pas nécessaire d'être commerçant pour devenir propriétaire d'un navire : ainsi, un mineur pourrait avoir acquis un navire par succession, donation, legs, etc. ; et son tuteur aurait droit de le louer comme les autres biens du pupille. Mais, à l'exception de ce cas, où la qualité du mineur ne permettrait pas de considérer les actes faits en son nom autrement que comme des obligations civiles, le non-commerçant, majeur, propriétaire d'un navire, ferait dans les ventes, locations, marchés pour les réparer et autres négociations semblables, des actes commerciaux par leur nature, Com. 633. comme nous l'avons dit n° 47, sans être pour cela rangé parmi les commerçants.

Quoique en général il ne soit pas défendu aux étrangers de faire le commerce en France, et que toutes les anciennes restrictions à quelques parties du commerce maritime aient été abrogées par les lois des 2 mai 1790, 23 janvier et 20 juillet 1791, aucun navire, de quelque manière qu'il ait été acquis, n'a droit, d'après l'article 11 de la loi du 9 juin 1845, aux priviléges de la nationalité, s'il n'appartient au moins pour moitié à des Français ou à des étrangers à qui les droits civils sont accordés.

Pour qu'un navire jouisse des avantages attribués aux navires français, il faut, suivant la loi du 13 mai 1791, qu'il ait été construit en France. La proclamation du 1er juin suivant a ordonné qu'aucun navire ne serait enregistré sur les registres de l'inscription maritime ou tous autres, qu'après une

preuve légale qu'il a été construit en France : elle défend, en conséquence, de délivrer aucune expédition pour des navires construits ou achetés en pays étrangers, qui n'auraient pas été francisés, et de donner aucun congé pour les amener dans les ports français : elle fait pareillement défense aux consuls et aux autres agents français en pays étrangers d'autoriser ou permettre qu'il soit passé ou légalisé, dans leurs chancelleries, aucun marché de construction ou contrat de vente de bâtiments étrangers. On retrouve les mêmes dispositions dans l'article 2 du décret du 21 septembre 1793, d'après lequel sont néanmoins exceptés de cette règle les navires capturés sur les ennemis et déclarés de bonne prise par l'autorité compétente; et, conformément à l'article 7 du décret du 18 octobre suivant, les navires étrangers jetés ou échoués sur les côtes françaises, que des Français auraient achetés, et auxquels ils justifieraient avoir ajouté en réparations le quadruple du prix d'achat. L'article 8 du même décret déclare encore que les navires français ne pourront, sous peine d'être réputés étrangers, être radoubés ou réparés en pays étrangers, si les frais de radoub ou de réparations excèdent 6 fr. par tonneau, à moins que la nécessité de frais plus considérables ne soit constatée par un rapport signé et affirmé par le capitaine et autres officiers du navire, vérifié et approuvé par le consul, ou à son défaut par deux commerçants français résidant en ce pays, et déposé au bureau du port où le navire reviendra.

Tout navire de commerce doit être enregistré au bureau d'administration maritime dans l'arrondissement duquel il est construit. Conformément à l'article 7 du titre VII de l'ordonnance du 31 octobre 1784, les commissaires de l'inscription maritime doivent tenir des états des navires appartenant aux ports de leur quartier, en désignant leurs espèces, nom et portée en tonneaux, et les suivre depuis leur construction ou leur première entrée dans les ports du quartier jusqu'à leur naufrage, prise ou destruction, ou jusqu'à ce qu'ils aient cessé d'appartenir à ces ports. L'article 11 exige aussi que tous les trois mois en temps de paix, et tous les mois en

temps de guerre, ils envoient au ministre de la marine un tableau des navires de leurs quartiers, dans lequel ils noteront s'ils sont en construction, désarmés, en radoub, en armement ou à la mer, avec des observations sur l'état de ces navires. Les mêmes droits de surveillance et les mêmes obligations de fournir des tableaux de situation des navires français en pays étrangers sont exercés et remplis par les consuls, conformément à l'article 7 de l'ordonnance du 29 octobre 1833. Lorsqu'un propriétaire de navire veut le faire porter sur la matricule d'un autre port, il doit en faire la déclaration au commissaire de l'inscription maritime du port auquel le navire appartient; celui-ci en délivre acte, au moyen duquel le navire est enregistré dans sa nouvelle destination.

Les navires doivent, sans distinction, porter le pavillon français; mais l'article 236 de l'ordonnance du 25 mars 1765 exige l'addition de marques distinctives, afin qu'ils ne soient pas confondus avec les vaisseaux de l'État. Cette disposition n'était assujettie à aucune règle constante, propre à faciliter la police des ports et à prévenir des méprises. Pour obvier à cet inconvénient, l'ordonnance du 3 décembre 1817 affecte un pavillon spécial commun à tous les navires enregistrés dans chaque arrondissement maritime, et détermine les règles à suivre pour que le pavillon de chaque armateur soit distingué de celui des autres. Il peut arriver que, dans les circonstances d'une guerre maritime et pour l'intérêt du commerce, le gouvernement autorise des armateurs à naviguer sous pavillon étranger, ce qu'on appelle *simuler le pavillon;* les règlements particuliers déterminent les précautions à prendre en ce cas et ce qui doit être fait pour prévenir l'abus de cette faculté.

Aucun navire ne peut sortir sans qu'il soit muni d'une permission qu'on nomme *congé,* délivrée par l'administration des douanes. Cette mesure est prescrite par le titre II de la loi du 13 août 1791, et par l'article 22 du décret du 18 octobre 1793. Conformément à l'article 10 de ce décret, les congés sont délivrés au bureau du port dans lequel le navire est

immatriculé, et, d'après l'article 1er du titre II de la loi du 13 août 1791, ils ne doivent être délivrés que sur la représentation d'un acte de propriété, du billet de jauge, des procès-verbaux de visite, des déclarations de chargement et acquits à caution ou quittances de droits. Le propriétaire doit donner une soumission et caution, dont la quotité est déterminée par l'article 11 du décret du 18 octobre 1793. Les congés sont inscrits, conformément à l'article 38 du même décret, sur un registre d'entrée et de sortie. La durée du congé varie suivant l'espèce de navire et la nature du voyage entrepris.

On distingue à cet effet, dans les voyages, ceux de long cours, ceux de grand et petit cabotage, et ceux dits de bornage.

Les voyages de long cours ont lieu pour les Indes orientales et occidentales, la mer Pacifique, le Canada, Terre-
Com. Neuve, le Groënland et autres côtes de l'Amérique septen-
377. trionale et méridionale ; les Açores, les Canaries, Madère, et pour toutes les côtes et pays situés sur l'Océan au delà du détroit de Gibraltar et du Sund. Ainsi un voyage d'un port français pour Saint-Pétersbourg n'est considéré que comme de grand cabotage, puisqu'il ne rentre ni expressément ni implicitement parmi les voyages de long cours (1).

D'après l'ordonnance du 18 octobre 1740, l'arrêté du 5 mars 1803 (14 ventôse an XI) et l'ordonnance du 12 février 1825, on considère comme voyages de grand cabotage : sur l'Océan, la navigation aux côtes d'Angleterre, Écosse, Irlande, Danemark, Hambourg, et autres lieux en deçà du Sund; celle d'Espagne, Portugal, et autres lieux en deçà du détroit de Gibraltar; sur la Méditerranée, toutes les côtes qui ne sont pas comprises dans les limites du petit cabotage, dont il va être question. Une lettre du ministre de la marine du 29 décembre 1827 déclare que la navigation dans la mer Noire est aussi considérée comme grand cabotage.

La navigation du petit cabotage est celle qui a lieu : sur la

---

(1) Rej., 23 mai 1826, D. 26, 1, 281.

Méditerranée, depuis et y compris les ports de Naples à l'est et Malaga à l'ouest, jusqu'aux confins du petit Roussillon, ainsi que celle de Corse, de Sardaigne, des îles Baléares; sur les côtes de l'Océan, la navigation depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque; les voyages d'Angleterre, ceux de Belgique, ceux de Saint-Sébastien et de la Corogne en Espagne.

Mais à ces trois classes de voyages, que désigne seules le Code de commerce, le décret du 20 mars 1852 en a ajouté une quatrième, sur laquelle il n'existait pas de règlements positifs et qu'on pouvait confondre avec ceux de petit cabotage; on les nomme voyage au bornage. Ce mot désigne la navigation faite avec un bâtiment qui ne jauge pas plus de vingt-cinq tonneaux, avec faculté d'escales intermédiaires entre son port d'attache et un autre point déterminé, qui ne doit pas être distant de plus de quinze lieues marines. Néanmoins les limites de tonnage et de parcours peuvent être élevées pour les chalands, alléges et autres bâtiments naviguant sur les fleuves et rivières au moyen du remorquage et du halage. Ce décret contient sur la police de cette sorte de navigation diverses dispositions réglementaires, dont il nous paraît suffisant d'indiquer l'existence.

Les navires de toutes portées, qui se livrent à la pêche ou à des destinations que les règlements y ont assimilées, se trouvant dans le cas de rentrer et de sortir journellement, ne sont tenus de renouveler leurs congés que de mois en mois. A l'égard des autres, on distingue ceux qui sont d'une portée de trente tonneaux et au-dessous, et ceux d'une portée supérieure. Conformément aux articles 4, 5 et 6 du décret du 18 octobre 1793, les navires de trente tonneaux et au-dessous qui se livrent à la navigation, ainsi que tous les bateaux, barques, alléges, canots et chaloupes employés au petit cabotage ou à la pêche sur la côte ne doivent prendre qu'un congé par an; et avec cet acte, ils peuvent se rendre à *tel* port qu'ils jugent à propos : seulement le droit de congé est plus ou moins élevé, selon que le navire est ou n'est pas ponté. Quant à ceux au-dessus de trente tonneaux, ils doivent prendre

un congé par voyage. Ce congé constate le lieu de départ et de destination. Le voyage n'est fini que par le retour du navire dans le port d'où il est parti, conformément au décret du 18 octobre 1793. Si avant ce retour on veut donner au navire une destination pour un autre port français, il faut obtenir un nouveau congé qui relate les précédents, afin de conserver la trace de celui qui a été primitivement délivré au port d'où le navire dépend. Un nouveau congé est également nécessaire lorsque avant de rentrer dans le port d'où le navire est parti, on veut l'expédier à l'étranger. Dans ce cas, le congé sert un an ; et même pour les navires qui sont employés en caravane dans le Levant, s'ils ont été retardés par une cause valable, on n'est pas obligé de revenir faire renouveler leur congé avant la fin de l'année ; il suffit d'acquitter un double droit au premier voyage fait après leur retour. Le congé demeure sans effet dès que le voyage est fini, et conformément à l'art. 11 de l'ordonnance du 18 octobre 1740, le capitaine est tenu de le représenter au bureau du port où il fait son retour avant d'en obtenir un nouveau.

Le voyage peut avoir pour objet de se rendre, du port où le navire a pris son expédition, dans un autre port qu'on nomme de *destination*, ou de revenir de ce port à celui d'où le navire est parti : c'est ce qu'on appelle voyage d'*aller* ou voyage de *retour*. Il pourrait aussi avoir pour objet l'aller et le retour ensemble et considérés comme voyage unique. Nous aurons occasion d'appliquer fréquemment par la suite cette distinction, et de faire connaître les conséquences qui en résultent.

CHAPITRE III.

Des diverses manières par lesquelles s'acquiert la propriété des navires.

601. On peut devenir propriétaire d'un navire, soit en le faisant construire, soit en l'acquérant par l'un des moyens qui transfèrent la propriété en général. Le propriétaire d'un na-

vire reçoit dans l'usage le nom d'*armateur,* nom qui est également donné à la personne, qui, ayant loué en entier le navire appartenant à une autre, l'arme et l'expédie pour son compte. Le double rapport, sous lequel nous venons de dire que pouvait être considérée l'acquisition des navires, fera l'objet des deux sections suivantes.

SECTION PREMIÈRE.

De la construction des navires.

602. Un navire peut être fabriqué par un entrepreneur de ce genre de constructions, qui le fait exécuter dans ses magasins ou dans ses chantiers par des sous-entrepreneurs ou des ouvriers qu'il emploie et salarie, afin de le vendre ensuite. Il arrive souvent aussi qu'une personne, qui veut faire construire un navire, traite à forfait avec un entrepreneur, qui prend à ses risques, périls et fortune, tous arrangements nécessaires avec les ouvriers et les fournisseurs dont il devient le débiteur exclusif. Dans l'un et l'autre cas, les sous-entrepreneurs, fournisseurs et ouvriers n'ont point d'action directe contre la Nap.
personne qui a acheté le navire, ou pour qui le navire a été 1789.
construit. Nous examinerons dans le titre VIII quel droit de suite ils pourraient exercer, en vertu du principe qui affecte les navires au payement des dettes de ceux à qui ils appartien- Com.
nent. 190.

Une personne peut aussi faire construire un navire pour son compte, sous la direction d'un constructeur, qui donne les plans, dirige les ouvriers, règle leur salaire et les mémoires des fournisseurs de matériaux, envers qui l'entrepreneur est seul obligé et contre qui les fournisseurs ont une action directe : c'est ce qu'on appelle vulgairement une construction *par économie.* En cas de doute, si le directeur de la construction agissait comme entrepreneur à forfait, ou si c'était comme agent et simple surveillant pour le compte de l'armateur qui construisait *par économie,* on se déciderait d'après les circonstances. Il en est de même pour ce qui con-

cerne les réparations d'un navire appelées *radoub*, et pour les fournitures et fabrications des divers objets destinés à l'armement, équipement, victuailles, munitions et autres provisions ou objets de nécessité pour le voyage d'un navire.

Il pourrait arriver que dans la construction d'un navire on employât en totalité ou en presque totalité les matériaux d'un tiers sans son consentement. Le propriétaire de ces matériaux
Nap. pourrait obliger le constructeur à lui délaisser le navire, en
569, lui remboursant le prix du travail et de ce qui appartenait à
570. ce dernier. Mais ce droit serait perdu aussitôt que le navire aurait été livré à un tiers de bonne foi, sauf l'action contre celui qui a construit le navire. Si les matériaux d'autrui ne formaient pas la partie la plus considérable du navire, ou s'ils avaient seulement servi à des réparations, celui à qui ils appartenaient n'aurait que le droit d'en exiger le prix.

Com. **603.** Les engagements relatifs à la construction et à la
633. réparation des navires sont des actes de commerce, conformément aux règles que nous avons données n° 47. A l'égard des achats de matières préparées ou non préparées, qui entrent dans la construction ou radoub, ils ne sont actes de commerce que de la part de celui qui les achète pour construire ou faire construire, et de la part de ceux qui, ayant déjà acheté ces matières, les revendent dans les cas prévus n°s 12 et suivants. Mais, quel que soit le caractère commercial de la
Com. négociation, l'action en payement se prescrit par le silence du
433. demandeur pendant un an, à compter de chaque fourniture, s'il n'y a eu interruption, suivant les règles que nous avons données n° 240.

604. Quiconque a fait construire un navire doit, conformément à l'article 11 du règlement du 1er mars 1716, aux articles 7 et suivants du titre VII de l'ordonnance du 31 octobre 1784, aux articles 4, 9, 10, 13, 19 et 39 du décret du 18 octobre 1793, obtenir du bureau de la douane du port dont ce navire dépendra, qu'on nomme *port d'attache*, un acte qui en contienne la description et atteste qu'il a été me-

suré, reconnu bien construit et de construction française. Cet acte, qui est signé par le ministre des finances et délivré dans les formes prescrites par les règlements sur cette matière, se nomme *acte de francisation.* Le navire reçoit en même temps un nom, qui ne peut plus être changé sans une nouvelle déclaration, laquelle, aux termes de l'arrêté du ministre de la marine du 14 septembre 1826, doit être rendue publique par un avis inséré dans la feuille d'annonces commerciales du port où se trouve le navire, rappelant les différents noms qu'il a successivement portés depuis l'époque de sa mise à l'eau. On lui donne en outre des numéros désignant le port d'attache et l'ordre de l'enregistrement. L'article 6 du décret du 19 mars 1852 détermine de quelle manière ces marques et mesures doivent être apposées, et punit ceux qui omettent de remplir cette formalité, qui effacent, altèrent, couvrent ou masquent les dites marques. L'objet de ces formalités est de mettre les fonctionnaires chargés de surveiller cette partie de l'administration à même de prononcer ou de faire prononcer la condamnation d'un navire, qui serait reconnu de mauvaise construction et susceptible d'exposer la vie de ceux qui doivent le monter; d'instruire le gouvernement de l'état de la marine commerçante, et de fournir d'avance des indications qui puissent être énoncées dans les congés ou autres pièces dites *de bord,* dont les navires doivent être munis en partant, ainsi que dans les rapports dont nous verrons que la rédaction est imposée au capitaine. L'acte de francisation, ayant aussi pour objet d'assurer l'exécution des lois qui défendent aux étrangers de posséder des navires français en totalité, ne doit être délivré qu'après que celui qui l'a demandé a affirmé qu'aucun étranger n'est directement ou indirectement intéressé dans cette propriété au delà de la proportion indiquée n° 600; des peines sévères sont même prononcées contre ceux qui prêteraient leur nom à des personnes qui n'ont pas droit d'obtenir un tel acte, lequel n'est délivré qu'à la charge d'un cautionnement, dont l'article 16 du décret du 16 octobre 1793 détermine l'objet et les effets. Lorsque l'acte est

perdu, on peut en obtenir un nouveau en observant les mêmes formalités, conformément à l'article 20. Il en est de même, d'après l'article 21, si le navire est changé dans sa forme ou dans son tonnage.

SECTION II.

De l'acquisition des navires.

605. Les navires peuvent être acquis, soit en propriété, soit en usufruit, soit en totalité, soit pour partie, par les divers moyens qui servent à l'acquisition de la propriété en général. Ils peuvent l'être aussi par l'effet de la prise sur l'ennemi dans les cas prévus par les lois politiques et ce qu'on nomme le droit de guerre maritime. Les actes volontaires, les adjudications en justice et la prescription sont les seuls modes d'acquisition dont nous croyons utile de nous occuper dans les trois paragraphes qui partageront cette section.

Il pourrait arriver des cas extraordinaires, dans lesquels l'autorité, à qui appartient la police du rivage, crût devoir ordonner sur-le-champ, et sans autres formes de publicité que celles qui s'accommoderaient aux circonstances, la vente d'un navire échoué. L'adjudication faite dans ce cas, presque toujours à la condition de dépecer et d'enlever les matériaux sans délai, transmettrait certainement à l'adjudicataire le droit de disposer du navire. L'acte de l'autorité qui aurait pris cette mesure est étranger aux tribunaux, qui ne peuvent en connaître, conformément à l'article 13 du titre II de la loi du 24 août 1790 et à la loi du 2 septembre 1795 (16 fructidor an III); et les droits de l'adjudicataire ne pourraient être contestés, sauf le pourvoi devant le gouvernement pour obtenir un recours contre l'administrateur qui aurait abusé de son pouvoir, ou pour être payé du prix d'adjudication qui aurait été versé dans une caisse publique.

§ Ier.

De l'acquisition des navires par actes volontaires.

606. La transmission de la propriété totale ou partielle, ou de l'usufruit d'un navire, soit à titre gratuit, soit à titre

onéreux, ne peut être consentie valablement que par celui à qui il appartient. On ne suit point en cette matière les principes expliqués n° 272. Ainsi, le capitaine même n'a pas le droit d'en faire la vente sans un pouvoir spécial; et ce fait, de sa part, est déclaré crime par l'article 92 du décret du 24 mars 1852, qui prononce la peine de la réclusion. La vente est nulle, même à l'égard du tiers qui aurait acheté; il ne serait pas admis à exciper de sa bonne foi, parce qu'il devait se faire exhiber les pouvoirs du capitaine, et ne pas ignorer que, par la seule nature de ses fonctions, ce dernier n'avait pas qualité pour faire cette vente; car précisément ces fonctions ont pour objet la simple conduite du navire, incompatible avec le droit d'en aliéner la propriété. Il existe néanmoins un cas, où la vente du navire faite par le capitaine, sans un pouvoir spécial, est valable. Lorsque le navire est innavigable, le capitaine, naturellement autorisé à faire ce que son commettant eût fait, a droit de vendre le navire avec lequel il ne peut plus continuer sa route. Mais cette innavigabilité doit être constatée et jugée par le magistrat des lieux, ou, en pays étranger, par le consul français (1), ainsi qu'on le verra n° 1465; et son autorisation est requise pour la validité de la vente. Ce magistrat doit prendre les précautions convenables pour n'être pas surpris. Le capitaine qui le tromperait serait sans doute responsable et passible de dommages-intérêts envers ses commettants; mais l'acheteur serait à l'abri de toutes recherches, parce que tout ce qui se fait par suite de l'autorisation du magistrat compétent, quoique trompé, est valable dans l'intérêt des tiers de bonne foi. Lorsque nous disons que l'innavigabilité doit être constatée et jugée, nous n'entendons pas en conclure que, si un jugement de déclaration d'innavigabilité n'intervenait pas spécialement et avant l'autorisation de vendre, la vente autorisée fût nulle. Cette déclaration d'in-

Com. 237.

Com. 237, 390.

(1) Rej., 18 mars 1824, D. 1, 322; Rej., 1er août 1843, D. 43, 1, 486, décide au contraire que les consuls français sont incompétents pour déclarer l'innavigabilité d'un navire.

navigabilité pourrait résulter implicitement de l'autorisation de vendre, accordée sur le vu des pièces par lesquelles l'état d'innavigabilité aurait été constaté par une expertise (1).

Il résulte de ce que nous avons dit n° 599, que la vente d'un navire comprend les agrès, s'il n'y a pas de convention qui en exclue tout ou partie. Mais une stipulation expresse, ou des inventaires et autres pièces propres à faire preuve, sont nécessaires pour établir que cette vente comprend l'armement, les victuailles, les avances faites aux gens de mer et le fret échu.

607. L'acte de transmission de propriété, soit que le navire existe sous les yeux ou dans un lieu connu des contrac-
Com. 195. tants, soit que le navire voyage, doit être fait par un écrit, dans lequel, aux termes de l'article 18 du décret précité du 18 octobre 1793, est transcrite copie de l'acte de francisation. Si cette transmission était à titre gratuit, il faudrait se conformer aux règles du droit commun qui exigent que les
Nap. 931. donations soient rédigées par actes authentiques; si elle avait lieu à titre intéressé, tel que vente, dation en payement, échange, délaissement dans les cas qui seront prévus par la suite, elle peut être faite par acte sous signatures privées, auquel s'appliqueraient toutes les règles expliquées n° 243 et suivants. Il ne faut même pas perdre de vue dans ce cas les principes expliqués n° 264; et en conséquence une convention de cette sorte, verbale, mais avouée par les contractants, serait obligatoire entre eux. Seulement, au cas de dénégation, la preuve testimoniale n'en pourrait être admise; et, quoique avouée, la vente ne pourrait être opposée aux tiers intéressés à la contester; tandis que la convention écrite pourrait être invoquée contre eux, lors même qu'elle n'aurait pas acquis une date certaine, conformément à ce qui a été dit n° 246.

La mutation de propriété d'un navire oblige, suivant les

(1) Rej., 14 juin 1832, D. 32, 1, 221.

articles 17 et 18 du décret du 18 octobre 1793, le nouveau propriétaire à remplir des formalités à peu près semblables à celles que nous avons vu être nécessaires après la construction. En conséquence, le vendeur doit, conformément à l'instruction du ministre de la marine du 1er décembre 1818, faire la déclaration à la douane et à l'administration du port, afin que les radiations nécessaires aient lieu sur la liste des navires nationaux. Il doit à cet effet acquitter à la douane le droit de 2 francs par tonneau, déterminé par l'article 2 de la loi du 21 avril 1818, et remettre au préposé l'acte de francisation, ainsi que le congé de mer du navire, et au bureau d'inscription maritime le rôle d'équipage. Si l'acheteur est français, le navire conserve sa nationalité, et de nouvelles pièces sont délivrées au nom du nouveau propriétaire. Si l'acheteur est étranger, et que dans le port où se font les opérations qui viennent d'être indiquées, il y ait un agent consulaire de sa nation, cet agent délivre les pièces nécessaires pour l'expédition du navire sous son pavillon. Lorsqu'il n'y a pas d'agent, l'administration française laisse expédier le navire sous pavillon français, avec passe-port provisoire, sur lequel on note qu'il ne sera valable que jusqu'au lieu de sa destination, pour ce voyage seulement, et qu'à l'arrivée du navire à ce lieu, le passe-port devra être remis à l'agent consulaire de France. Dans ces cas, l'équipage peut être formé de marins français ; mais le rôle d'équipage, qui n'est que provisoire et seulement pour le voyage, ne peut être délivré à l'armateur que sous caution de pourvoir aux besoins et au retour de l'équipage, dès que le navire sera arrivé. Si la vente est effectuée en pays étranger, nous donnerons des règles à ce sujet n° 1465. La vente pourrait n'être que d'une partie du navire ; dans ce cas, aux termes de l'article 17 du décret du 18 octobre 1793, le préposé fait mention de cette mutation partielle au dos de l'acte de francisation.

La mutation pourrait résulter de donation, legs ou succession ; les mêmes règles pour la substitution du nom du nouveau propriétaire à celui de l'ancien seraient observées, à la

seule exception que le donataire, le légataire ou l'héritier, ayant acquitté ou dû acquitter les droits fiscaux pour ces sortes de transmissions, il n'y aurait pas lieu à payer ceux de douanes déterminés par la loi du 21 avril 1818.

§ II.

Ventes de navires par autorité de justice.

Nap. 531. Proc. 620. Com. 197.

608. Un navire peut, comme tout autre objet mobilier, être vendu par autorité de justice, par suite de la saisie qu'en aurait faite, pour quelque cause et même pour quelque somme que ce soit, un créancier de celui à qui il appartient. Il peut encore être vendu en justice, lorsqu'il appartient soit à un mineur, soit à une succession bénéficiaire, soit à un failli, et que le tuteur, l'héritier bénéficiaire ou les syndics de la faillite veulent l'aliéner.

Nous diviserons ce paragraphe en deux articles : le premier traitera de la vente poursuivie par un créancier saisissant; le second, des autres cas de ventes en justice.

Art. Ier. — *De la saisie et de la vente forcée des navires.*

Proc. 545, 551.

609. Le créancier, qui veut poursuivre la saisie et vente forcée d'un navire appartenant à son débiteur, doit être porteur d'un titre exécutoire. L'ordonnance par laquelle le juge aurait permis de saisir conservatoirement, soit dans le cas prévu n° 412, soit dans tout autre, ne suffirait pas; le seul avantage de cette mesure serait d'empêcher le saisi de disposer du navire au préjudice du saisissant : mais il serait nécessaire que ce dernier obtînt une condamnation par suite de l'acte conservatoire qu'il aurait été autorisé à faire.

Proc. 583. Com. 195. Com. 199.

La saisie doit être précédée d'un commandement. Quand l'objet de la poursuite est d'obtenir le payement d'une créance non classée parmi les priviléges sur les navires, d'après les règles que nous donnerons dans le titre VIII, ce commandement doit être fait à la personne, ou au domicile réel ou élu du débiteur, quand même il habiterait hors du ressort du tribunal où la poursuite sera suivie. Si ce propriétaire est absent déclaré, le commandement est fait à l'administrateur

légal ou aux héritiers envoyés en possession ; s'il habite les colonies françaises ou les pays étrangers, ce commandement doit être signifié au parquet du ministère public près le tribunal dans l'arrondissement duquel se trouve le navire. Lorsque au contraire la créance est privilégiée sur le navire, le commandement peut être fait au capitaine. Si on agissait en vertu de deux créances également exigibles et exécutoires, dont l'une serait privilégiée et l'autre ne le serait pas, il faudrait suivre à l'égard de chacune la distinction qu'exige leur nature différente, ou agir comme en cas de non-privilége. Il faut toutefois en excepter le cas où le débiteur poursuivi aurait un domicile élu par l'acte constitutif de la créance ou par tout autre acte également valable ; les règles que nous venons de donner ont pour objet, moins de déroger aux conventions, que de suppléer au silence des parties.

610. Le créancier peut, seulement vingt-quatre heures Com.
après le commandement, faire saisir le navire, soit gisant ou 198,
amarré dans le port, soit hors du havre, flottant sur ses an- 204.
cres, et il conserve ce droit tant que ce commandement n'est pas anéanti par la péremption. Mais si le capitaine est prêt à faire voile, le navire, de quelque grandeur qu'il soit (1),
n'est saisissable que pour raison des dettes relatives au voyage Com.
qui va être fait, et, même encore dans ce cas, les tiers inté- 215.
ressés à ce voyage sont admis à empêcher la saisie et la vente en donnant, devant le tribunal civil de l'arrondissement où la saisie a lieu, bonne et valable caution de représenter le navire à l'époque du retour déterminé par le congé, ou de payer la dette s'il ne revient pas. Peu importerait que le défaut de retour fût l'effet d'une force majeure; la caution ne devrait pas moins être poursuivie à l'époque convenue; autrement la dette serait, sans le consentement du créancier, convertie en une sorte de prêt à la grosse. Il reste à la caution la ressource de faire assurer le navire, suivant

(1) Cass., 25 octobre 1814, D. 2, 1157, n° 1.

les principes donnés n° 593 *ter*. Un navire est censé prêt à faire voile, lorsque le capitaine est muni du congé et des au-
Com. tres pièces dont les lois et règlements l'obligent à être por-
215. teur pour assurer sa traversée, ainsi qu'on le verra dans le titre suivant. Le créancier, qui aurait négligé d'agir par voie de saisie, ne paraîtrait pas fondé à former opposition entre les mains des agents ou préposés publics par qui les expéditions doivent être délivrées pour les empêcher de faire cette délivrance. Aucune loi ni aucune analogie tirée des lois sur les saisies-arrêts ne nous semble autoriser cette marche : le créancier doit s'imputer de n'avoir pas été plus vigilant. Il résulte de ces principes qu'on peut saisir un navire en voyage pour dettes contractées dans le lieu où il a fait relâche, sauf encore au capitaine à obtenir mainlevée de la saisie en donnant caution.

Proc. **611.** Le procès-verbal doit être fait dans les formes des
585, saisies de meubles. Toutefois un itératif commandement ne
586. paraît pas nécessaire, puisque, par la nature des choses, la saisie ne s'exécute pas dans le domicile du débiteur. L'huis-
Com. sier doit énoncer dans le procès-verbal : 1° les nom, profes-
200. sion et demeure du saisissant, et l'élection de domicile faite pour lui dans le lieu où se trouve le navire, et dans celui où siége le tribunal civil de l'arrondissement, devant lequel, suivant l'avis du conseil d'État, approuvé le 17 mai 1809, la vente doit être poursuivie ; 2° le titre en vertu duquel il procède, et la somme dont il poursuit le payement ; 3° les noms du propriétaire et du capitaine, le nom, l'espèce et le tonnage du navire. Il doit aussi énoncer et décrire les chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions qu'il saisit avec le navire. Enfin il établit un gardien solvable, à qui il laisse copie de son procès-verbal. Une semblable copie doit être signifiée, avec assignation à comparaître, dans les délais qui vont être indiqués, devant le tribunal
Com. civil de l'arrondissement, pour y voir procéder à la vente;
201. elle doit être signifiée au propriétaire du navire saisi, à per-

sonne ou domicile, s'il demeure dans l'arrondissement de ce tribunal. S'il demeure hors de l'arrondissement, cette signification est faite à la personne du capitaine, ou, en cas d'absence, à celui qui représente le capitaine ou le propriétaire. Cette signification doit, au premier cas, être donnée dans les trois jours de la saisie, et, dans le second cas, ce délai est augmenté d'autant de jours qu'il y a de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de distance entre le lieu où le navire a été saisi et le domicile du propriétaire. Cette prorogation de délai, évidemment établie dans l'intérêt du saisi qui n'est pas sur les lieux, doit, à plus forte raison, conduire à décider que les délais ordinaires pour comparaître, accordés au saisi, sont prorogés d'autant de jours qu'il y a de deux myriamètres et demi de distance entre son domicile réel et le lieu où la saisie est exécutée, afin que le capitaine, à qui l'assignation est donnée, ait le temps suffisant pour recevoir des instructions et peut-être même les fonds nécessaires pour payer. Si le saisi habite hors de la France continentale, ou s'il est établi chez l'étranger, les significations et citations doivent être Proc.
faites au parquet près le tribunal où la saisie est portée, et 69.
l'on observe les délais prescrits en pareil cas.

612. La vente ne pouvant être faite qu'à l'audience du tribunal civil de l'arrondissement (1), que tient un juge commis, et la poursuite n'ayant lieu que par le ministère d'avoué, l'assignation doit, à peine de nullité, en contenir Proc.
constitution; l'adjudication ne peut avoir lieu qu'après l'ex- 61.
piration des délais ordinaires des assignations. Pendant cet intervalle entre le jour de l'assignation et l'échéance, on accomplit des formalités qui sont plus ou moins multipliées, suivant l'importance du navire. S'il est de plus de dix tonneaux, on fait une première criée le jour indiqué pour la comparution, suivant les délais expliqués ci-dessus, et deux Com.
autres, de huitaine en huitaine, à la bourse et dans la prin- 202.

(1) Cass., 28 mai 1811, D. 11, 1, 292.

12.

cipale place du lieu où le navire est amarré. L'annonce est
insérée dans un des journaux du lieu où siége le tribunal,
et, s'il n'y en a pas, dans un des journaux du département.
Dans les deux jours qui suivent chacune des deux premières
Com. criées, des affiches sont apposées au grand mât du navire
203. saisi, à la porte principale du tribunal, dans la place publi-
que, à la bourse, s'il en existe une, et sur le quai du port où
Proc. le navire est amarré. Ces diverses formalités doivent être jus-
617, 618, tifiées, suivant les formes usitées pour les saisies-exécutions.
619. Après la première criée, la première enchère est reçue le jour
Com. indiqué par l'affiche, et de même à chaque criée, de huitaine
205. en huitaine, à jour certain, fixé par l'ordonnance du juge-
commissaire. Après la troisième, l'adjudication est faite au plus
offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans
Com. autre formalité, sauf au commissaire à accorder, sur la ré-
206. quisition de l'une des parties, s'il le juge convenable, une
ou au plus deux remises, de huitaine chacune, qui sont pu-
bliées et affichées comme les précédentes. Dans ce cas, l'en-
chère subsiste toujours, et lie celui qui l'a faite, de manière
que si la remise ne produit aucune surenchère, il reste ac-
quéreur. Si le navire est de dix tonneaux ou au-dessous, l'ad-
Com. judication peut être faite à l'expiration du délai de huit jours
207. francs, à compter de la signification de la saisie, augmenté
des délais ordinaires accordés en raison des distances. Pen-
dant cet intervalle, on fait des criées pendant trois jours con-
sécutifs, sur le quai du lieu où le navire est amarré; la vente
est en outre annoncée par l'apposition d'une affiche au mât,
ou, s'il n'y en a point, à toute autre place apparente du na-
vire, et à la porte du tribunal. Le commissaire étant investi
d'un pouvoir discrétionnaire pour tout ce qui peut faire por-
ter le navire à sa juste valeur, pourrait aussi, d'après les cir-
constances, accorder une ou deux remises, chacune d'un
jour.

615. Dans l'un et l'autre cas, ces remises facultatives, fondées sur le seul intérêt du saisi, sont indépendantes de

celle que, par la force même des choses, nécessiterait une demande en revendication ou en distraction formée dans les circonstances que nous indiquerons ci-après. Il n'est pas impossible qu'un créancier saisisse, sur le même débiteur, un navire de plus de dix tonneaux, et un navire de moindre grandeur, qui n'en serait point l'accessoire. Il est naturel que la poursuite, étant unique, soit assujettie aux formalités prescrites pour le plus considérable des deux navires.

Les diverses criées, publications et affiches, doivent contenir : les nom, profession et demeure du poursuivant, ainsi Com.
que le nom de son avoué ; le montant de la somme due, les 204.
titres en vertu desquels la vente est poursuivie, l'élection de domicile faite par le saisissant dans le lieu où siége le tribunal et dans celui où le navire est amarré, les nom et domicile du propriétaire saisi. L'affiche doit désigner également le nom et le tonnage du navire, d'après les indications contenues dans les actes de déclaration et de francisation, de manière à le faire facilement connaître, ce qui donne au poursuivant l'autorisation suffisante pour se procurer les extraits nécessaires dans les bureaux des douanes ou de l'inscription maritime, parce qu'on ne peut raisonnablement supposer que le saisi les lui fournira. Il faut aussi indiquer : le nom du capitaine, si le navire est amarré ou en armement, le lieu où il est gisant ou flottant, la première mise à prix, enfin le jour de l'audience à laquelle chaque enchère sera reçue, d'après l'indication particulière qu'en fait le tribunal. C'est d'après les usages locaux, jusqu'à ce qu'il existe un règlement général, qu'il faut déterminer quel jour de la semaine ces criées doivent être faites. La nature et l'objet de ces formalités suffisent pour conclure que le tribunal devrait ordonner que la procédure où elles auraient été omises sera refaite à partir du premier acte irrégulier. Mais il faut faire valoir cette irrégularité avant l'adjudication définitive.

614. Quel que soit le tonnage du navire, l'adjudicataire Com.
doit, s'il n'a reçu aucune opposition dans les vingt-quatre 209.

heures, payer, à l'expiration de ce délai, le prix de l'adjudication au saisissant, qui devient comptable et responsable envers ceux des autres créanciers qui useraient, après ce
Com. 212. terme, du droit qu'ils ont de se rendre opposants dans les trois jours. Si l'adjudicataire a reçu opposition dans les vingt-quatre heures, il est tenu de consigner le prix entre les mains du greffier du tribunal de commerce du lieu, et ce dernier doit verser les fonds à la caisse des consignations, conformément à l'article 2 de l'ordonnance du 3 juillet 1816.

L'acquéreur qui manque à son engagement peut y être
Com. 209. contraint par corps. Le navire est en outre remis en vente, et adjugé à sa folle enchère, trois jours après une nouvelle publication et affiche unique; alors il doit être condamné au
Proc. 740. payement du déficit, des intérêts et des frais, et même à des dommages-intérêts. Dans le cas où, au lieu d'un déficit, il y aurait un excédant, il appartient, déduction faite des frais de folle enchère, aux créanciers du saisi, ou, après qu'ils sont satisfaits, à ce dernier.

615. L'adjudication transmet à l'acheteur la propriété de tout ce qui lui a été nommément adjugé; et, quand même un autre que le saisi s'en prétendrait propriétaire, la revendication n'en serait plus admise après l'adjudication. Elle transmet aussi, s'il n'y a clause contraire, la propriété des choses réputées accessoires, suivant les règles données n° 155, encore qu'elles n'aient pas été décrites dans l'acte, si ces choses appartenaient au saisi, et même de celles qui ne lui appartiendraient pas, si elles ont été nommément comprises dans la saisie, et si le propriétaire ne les a pas revendiquées avant l'adjudication. L'adjudicataire doit remplir les formalités indiquées n°s 604 et 607, pour substituer dans les registres du port, son nom à celui du précédent propriétaire; et comme pour l'accomplissement de ces formalités la représentation de l'acte de francisation est nécessaire, il est naturel qu'à défaut par le saisi de lui en faire la remise, il soit autorisé à s'en faire délivrer un nouveau, de même que dans le cas de perte

prévu par l'article 20 du décret du 18 octobre 1793. Si cet adjudicataire était étranger, on suivrait les mêmes règles que pour le cas de vente volontaire.

Il peut se faire qu'un navire soit saisi, comme s'il appartenait encore à un débiteur qui l'aurait antérieurement vendu. Celui qui s'en prétend ainsi véritable propriétaire peut s'opposer aux poursuites et à l'adjudication, en faisant connaître ses droits, sauf au poursuivant à user des moyens et exceptions qui seront expliqués n° 941 et suivants. Un navire peut aussi être saisi comme appartenant en totalité à celui qui n'en a qu'une part; l'opposition des copropriétaires serait fondée sur ce que le créancier ne peut faire vendre en totalité ce qui n'appartient à son débiteur que pour partie. On peut enfin saisir avec le navire des objets réputés accessoires, d'après les règles données n°s 155, 599 et 606, tels que chaloupes et agrès, qui n'appartiendraient pas au débiteur, parce qu'il arrive fréquemment que le propriétaire d'un navire loue ou emprunte les agrès destinés à s'en servir. Le propriétaire de ces objets peut intervenir pour les faire distraire de la sai- Com.
sie. Dans tous ces cas, la demande doit être notifiée au greffe 210.
du tribunal avant l'adjudication. Celui qui la forme a trois jours, à compter de sa réclamation, pour fournir ses moyens; le défendeur en a trois autres pour contredire, et la cause est portée à l'audience sur une simple citation.

La seule règle qui puisse diriger les juges dans ces circonstances est que le créancier saisissant n'a pas plus de droits que n'en avait son débiteur, et ne doit être admis qu'à exproprier ce qui appartient à ce dernier. Mais comme tout doit être rapide dans une telle procédure, les délais accordés pour Com.
former la demande en distraction sont de rigueur, et ne sont 211.
pas susceptibles de prorogation à raison des distances. Le jugement qui rejette ou admet la revendication ou la demande en distraction peut être attaqué par appel, s'il n'est pas rendu en dernier ressort; mais nonobstant cet appel, le tribunal, s'il croit devoir ordonner l'exécution provisoire avec caution du jugement qui aurait rejeté la demande, peut passer outre à

l'adjudication. Si une demande du genre de celles dont nous
Com. 210. venons de parler n'était formée qu'après l'adjudication, elle
ne pourrait avoir d'effet contre l'adjudicataire. Nous parlerons dans le titre VIII des droits qu'elle donnerait sur le prix de la vente.

Art. II. — *De diverses autres espèces de ventes de navires par autorité de justice.*

616. Des navires peuvent appartenir à des mineurs et la
vente en devenir nécessaire par les différentes causes qui donnent lieu à l'aliénation des biens de ces personnes. Les formes
à observer sont les mêmes que celles que nous venons de faire
Nap. 452. connaître, puisque le mobilier appartenant à des mineurs ne
peut être vendu qu'en observant les formalités prescrites pour
Proc. 945. les saisies-exécutions. Mais l'importance d'un meuble de cette
Nap. 457. espèce et des raisons d'analogie nous portent à penser qu'un
avis du conseil de famille doit précéder la vente. Si cette for-
Proc. 953. malité n'est pas exigée pour vendre le mobilier, c'est qu'en
général les propriétés de cette espèce sont sujettes à dépérissement sans produire aucun fruit; un navire au contraire est, comme un immeuble, susceptible de location, et le mineur peut avoir un grand intérêt à le conserver en nature.

Les formalités expliquées n°s 612 et suivants doivent encore
être observées, lorsqu'un héritier bénéficiaire trouve un navire
Nap. 805. dans la succession qu'il a ainsi acceptée, ou lorsque les syn-
dics d'une faillite procèdent à la vente d'un navire dont le
Com. 486. failli serait propriétaire. On doit observer des formes analogues, lorsque le tribunal, après avoir déclaré l'innavigabilité d'un navire, en autorise la vente; et il n'est pas douteux que si ces opérations avaient lieu en pays étrangers devant un consul français, comme on le verra n° 1465, on ne doive se conformer aux règles observées en France, autant que les circonstances et la position du consul le permettraient. Si la vente avait lieu par ordre ou autorisation d'un juge étranger, l'observation des formes prescrites par les lois du pays, quoique différentes de celles qu'on observe en France, serait suffisante.

§ III.

De l'acquisition des navires par prescription

617. Quoiqu'un navire soit meuble, ainsi que nous l'avons dit n° 599, on ne peut en conclure que le seul fait de possession fasse présumer qu'on en est propriétaire. La transmission de propriété d'un navire devant être constatée par écrit, Com.
celui qui, possesseur d'un navire, opposerait au revendiquant 195.
muni d'actes qui l'en établiraient propriétaire le seul fait de sa possession, n'y devrait pas être admis. Vainement se serait-il fait enregistrer au bureau des douanes comme nouveau propriétaire, dans les formes indiquées n° 607! Puisqu'il n'y aurait pas fait inscrire un titre qui le rendrait propriétaire, cet enregistrement irrégulier déposerait contre lui. La seule pres- Nap.
cription de trente ans éteindrait l'action en revendication du 2262.
légitime propriétaire dépouillé.

618. Mais il pourrait arriver qu'une personne eût acquis un navire d'un vendeur, à qui il n'appartenait pas, et en faveur de qui les apparences seraient assez fortes, pour que l'acheteur pût être considéré comme de bonne foi. Il semble naturel de continuer l'application par analogie des principes du droit civil. De même que celui qui acquiert de bonne foi un immeuble d'une personne qui n'en est pas propriétaire pres- Nap.
crit contre le légitime propriétaire par le laps de temps et les 2265.
moyens qui servent à prescrire contre les hypothèques, de même il paraît convenable de décider que l'acheteur de bonne foi d'un navire prescrirait contre le véritable propriétaire, lorsqu'il l'aurait possédé pendant le temps et avec les circonstances qui purgent les droits de créanciers sur les navires, suivant ce que nous dirons dans le titre VIII.

619. Dans tous les autres cas, les principes généraux du droit civil sur la prescription doivent être appliqués. Ainsi, le copropriétaire d'un navire ne pourrait prescrire le droit de Nap.
l'autre que par une possession exclusive et continue du na- 2236.
vire entier. Ainsi, la qualité du capitaine est un obstacle in-

Com. vincible à ce qu'il en acquière la propriété par prescription.
430. Il faudrait, dans ces différents cas, qu'il y eût une interver-
Nap. 2238. sion de titre. Il en serait de même de celui qui n'en aurait acquis que l'usufruit, et de celui qui en jouirait à titre d'affrétement ou en vertu d'une convention de gage. Les caractères de la possession doivent être les mêmes que ceux qui sont exigés pour acquérir des droits réels ; ceux de la bonne foi et du titre, dans le cas où ils peuvent être invoqués, seraient appréciés suivant les principes généraux.

CHAPITRE IV.

De la copropriété des navires.

620. Un navire, quoique indivisible de fait, en ce sens
Com. que sa division le ferait cesser d'exister, est divisible de droit,
195. c'est-à-dire intellectuellement. Ainsi, il peut appartenir à plusieurs copropriétaires, et ce cas est fréquent. La navigation et tout ce qui est nécessaire pour l'opérer exigent des avances considérables, auxquelles ne pourrait pas toujours satisfaire la fortune d'un seul particulier. On appelle les parts du navire *quirats* ou *portions*, et les propriétaires de ces parts *quirataires* ou *portionnaires*. Ces parts sont ordinairement au nombre de vingt-quatre : les droits de chacun doivent être inscrits au dos de l'acte de francisation, conformément à l'article 17 du décret du 18 octobre 1793 (27 vendémiaire an II) ; autrement le navire serait, dans l'intérêt des tiers, réputé appartenir exclusivement à celui ou à ceux dont les noms seraient enregistrés.

Les effets de cette copropriété peuvent être réglés par les conventions des parties. Elles peuvent stipuler, comme dans toute autre espèce de société, la manière dont la chose commune sera administrée. Ces conditions doivent alors être exécutées en quelque nombre que soient les refusants. C'est un principe constant, qui recevra ses développements dans la partie suivante, relative aux sociétés, que la majorité elle-même ne peut changer des conventions, sur la foi desquelles les parts

ont été acquises, ou les intérêts conservés. Mais, le plus souvent, les parties ne s'expliquent pas d'avance, ou les questions à décider naissent de circonstances et d'événements imprévus; et quoique les rapports que cette copropriété établit tiennent beaucoup des associations, l'intérêt du commerce maritime et la nature de l'objet indivis ont fait établir des règles qui modifient les principes généraux. La majorité requise pour régler tout ce qui concerne l'intérêt commun est déterminée par le nombre de parts dans le navire, et non Com. 220.
par celui des copropriétaires. Ainsi, un seul dont la copropriété serait de plus de moitié, l'emporterait sur tous les autres, quel que fût leur nombre.

621. L'usage et le bon sens font suffisamment connaître ce qu'on doit entendre par intérêt commun. En général, on peut dire que le choix du capitaine et des gens de l'équipage, les engagements envers eux, la rédaction des instructions à suivre pendant la traversée, la location, le radoub et l'armement du navire, sont des opérations que la majorité peut décider malgré la minorité. Si quelques-uns des intéressés s'obstinaient à refuser leur portion contributive des fonds nécessaires aux dépenses délibérées, la majorité pourrait obtenir contre eux des condamnations, faire ensuite saisir et vendre leurs parts dans le navire, ou se faire autoriser à les affecter Com. 233.
à des emprunts à la grosse. Mais l'assurance n'est pas également considérée comme objet d'intérêt commun : chacun peut faire assurer sa part, et aucun ne peut y être forcé. C'est uniquement un surcroît de garantie, que l'intérêt individuel peut sans doute suggérer, mais qui n'est pas essentiellement lié à l'intérêt commun. A plus forte raison, la majorité ne peut délibérer qu'un achat ou expédition de marchandises aura lieu pour le compte commun, et prétendre que cette résolution soit obligatoire pour la minorité, à moins que l'association n'ait été contractée précisément pour cet objet. La majorité pourrait seulement employer le navire à l'exécution d'une telle entreprise pour son compte propre, car elle aurait

eu droit de le louer à des étrangers ; mais elle devrait payer le fret, à dire d'experts, pour le partager avec la minorité. Quant à celle-ci, il est douteux qu'elle puisse obtenir ce droit, même avec l'autorisation des tribunaux, et encore ce ne serait qu'en donnant caution de représenter le navire, ou de le payer en cas de perte. Il y a pourtant des circonstances dans lesquelles la majorité elle-même n'a pas le droit de prendre une résolution malgré la minorité : c'est lorsqu'une délibération pour louer le navire ou pour faire une expédition déterminée a été arrêtée. Cette délibération étant devenue la loi commune, aucun des associés ne peut plus se dispenser de contribuer aux dépenses nécessaires, et la minorité serait fondée à obtenir une condamnation contre les refusants, nonobstant une délibération contraire. Par suite de cette règle, la minorité pourrait, avec juste raison, agir contre la majorité pour faire opérer des réparations.

622. Il peut quelquefois se manifester, soit pour le choix du capitaine, soit pour la destination du navire, soit pour un autre objet d'intérêt commun, une division de sentiments telle qu'il n'y ait pas de majorité. Le navire ne pouvant être commandé par deux capitaines égaux en pouvoirs, ni faire voile en même temps pour deux ports différents, l'impossibilité de parvenir à une résolution, dans laquelle une majorité complète fît la loi à la minorité, amènerait la nécessité d'une licitation.

623. L'aliénation volontaire du navire n'est pas du nombre des objets d'intérêt commun que la majorité puisse décider. Lorsqu'il s'agit d'en transmettre la propriété par vente, échange, etc., à *telle* personne, et moyennant *tel* prix, l'unanimité est requise ; si elle ne peut être obtenue, la lici-
Nap. tation est la seule ressource. Par exception aux principes du
1686. droit commun, cette licitation, à moins qu'il n'en ait été au-
Com. trement convenu, ne peut être ordonnée sur la demande d'un
220. seul des intéressés. On n'exige pas cependant le consentement de la majorité ; par cela seul qu'il y a sur ce point deux avis

opposés, justifiés par un intérêt égal dans le navire, la licitation doit avoir lieu. Il en résulte qu'un copropriétaire, dont la portion n'est pas de moitié, doit rester en communauté malgré lui, sans pouvoir forcer les autres, soit à se rendre propriétaires de sa part, à dire d'experts, soit à liciter, ce ce qui n'est pas sans de graves inconvénients. Ce copropriétaire conserve cependant le droit de vendre sa part à un tiers. Les autres ne peuvent s'y opposer, ni exercer un droit de préemption ou de retrait, sans une stipulation spéciale. La circonstance que, parmi les copropriétaires d'un navire, il se trouverait des mineurs, apporterait d'autant moins de modifications à ces règles, que nous verrons, dans la partie suivante, que les mineurs sont assujettis aux principes du droit commercial sur les sociétés.

Les formes de la licitation d'un navire dépendent de la convention des colicitants, ou, à défaut d'accord entre eux, de la décision des juges. Mais si, parmi les copropriétaires, il se trouvait un mineur, un absent, un interdit, un héritier bénéficiaire, la masse d'un failli, il nous semble qu'on devrait observer les formalités que nous avons indiquées nos 612 et 616; à moins qu'il n'eût été fait avec leurs auteurs une convention contraire, dont ils seraient obligés de souffrir l'exécution.

TITRE II.

DES CAPITAINES DE NAVIRES.

624. La conduite et le gouvernement d'un navire sont confiés à un chef, qui reçoit, suivant les usages ou l'importance de sa mission, le nom de *maître, patron* ou *capitaine*. Cette dernière dénomination est la seule que nous emploierons.

Nous allons, dans un premier chapitre, examiner comment un capitaine peut être nommé et destitué; dans le second, quels sont ses droits et devoirs pour le gouvernement du na-

vire ; dans le troisième, quelles suites ses engagements ou ses fautes ont, tant à son égard qu'à l'égard de ceux qui l'ont préposé.

CHAPITRE PREMIER.

De la nomination et de la révocation du capitaine.

625. Le droit de nommer le capitaine appartient au propriétaire du navire; et lorsque celui-ci en a fait la location à quelqu'un qui l'arme et qui en forme l'équipage, le choix appartient à ce dernier. Cette circonstance étant indifférente pour l'application des principes que nous allons exposer, nous emploierons le mot *armateur* pour désigner celui qui, soit en qualité de propriétaire, soit en qualité de locataire du navire, a préposé le capitaine. S'il y avait plusieurs intéressés, le choix du capitaine devrait être fait de la manière que nous avons indiquée n° 620.

Le capitaine ne peut être choisi que parmi les navigateurs français, qui, réunissant les qualités exigées par l'article 31 du règlement du 1er janvier 1786, la loi du 10 août 1791, les articles 9, 10, 13 et 16 de la loi du 25 octobre 1795 (3 brumaire an IV), l'arrêté du 30 juillet 1802 (11 thermidor an X), les ordonnances des 7 août 1825 et 25 novembre 1827, ont reçu du ministre de la marine une lettre de commandement ou d'admission, soit qu'il s'agisse de voyages de long cours ou de grand cabotage, ou même de voyages au petit cabotage. Le décret du 20 mars 1852 a aussi déterminé les conditions auxquelles on peut commander au bornage. Les capitaines de navires et les maîtres au petit cabotage sont dispensés de prendre patente, par le décret du 25 octobre 1806, et par l'article 13 de la loi du 25 avril 1844, lorsqu'ils ne naviguent pas pour leur propre compte.

L'armateur, qui nomme un capitaine, doit s'assurer s'il est libéré des engagements qu'il aurait pu contracter envers d'autres; sans quoi il s'exposerait aux dommages-intérêts de ceux à qui ce capitaine se serait loué, conformément aux

principes expliqués n° 529. Les engagements de cette nature sont assez souvent constatés par le rôle d'équipage, dont nous parlerons n° 633. Les parties peuvent aussi rédiger leurs conventions par écrit, ou les justifier par tous les genres de preuves admises en matière commerciale. Com. 250.

626. Les principes que nous donnerons dans le titre suivant, sur le droit de congédier les gens de mer, ne s'appliquent point au capitaine, dont les engagements sont une combinaison des contrats de mandat et de louage de services. Quoiqu'il soit seulement dégagé par les mêmes causes que pourrait invoquer toute autre personne obligée à servir pour un temps déterminé, il peut être congédié avant le départ du navire, ou pendant le voyage, sans que l'armateur soit tenu d'en donner les motifs, ni de les faire apprécier par les autorités chargées de prononcer sur les causes de renvoi des autres gens de mer. Cette faculté dérive de la révocabilité du mandat. On sent d'ailleurs qu'un armateur, ayant grand intérêt à conserver un bon capitaine, ne peut être présumé se décider légèrement à le congédier; et personne ne peut se dissimuler les inconvénients graves qu'entraînerait souvent la nécessité de déduire les motifs du renvoi. Le capitaine ne peut même réclamer d'indemnité, si une convention spéciale et écrite ne la lui assure. Mais il a droit, s'il est congédié avant le départ, d'être payé du temps et des soins qu'il a donnés à l'armement et à l'équipement du navire; s'il est congédié pendant le voyage, il peut exiger l'indemnité de retour que l'arrêté du 26 mars 1804 (5 germinal an XII) accorde à tout homme de mer congédié, et dont il détermine spécialement la quotité en faveur du capitaine. Il est toutefois bon de remarquer que cette disposition exorbitante doit être limitée au seul cas de congédiement. Si le capitaine cessait ses fonctions par l'effet d'une mesure qui atteindrait tout l'équipage, comme la rupture du voyage, il devrait jouir des droits que nous verrons, dans le titre suivant, appartenir dans ce cas aux gens de mer. Com. 218. Nap. 2004.

Com. 219. Le droit de congédier le capitaine ne cesse pas lorsqu'il est copropriétaire du navire, quand même une clause de l'acte de société lui en aurait donné le commandement. Par une nouvelle exception au droit commun, la majorité formée suivant les règles expliquées n° 620 peut le lui retirer : mais, s'il l'exige, ceux qui le congédient doivent prendre à leur compte sa part dans le navire, et lui en rembourser le prix d'après une estimation par experts convenus ou nommés d'office.

Il ne faut pas perdre de vue, toutefois, la manière dont nous avons dit qu'étaient prises les délibérations entre les copropriétaires de navire, et d'après quelles bases s'établissait la majorité. Il en résulte qu'un capitaine, copropriétaire pour plus de moitié, ne pourrait être congédié; car, s'il n'était pas capitaine, il aurait droit d'en nommer un par sa seule volonté. Au surplus, le droit du capitaine copropriétaire de demander le remboursement de sa part est facultatif. Il est fondé à ne pas vouloir rester en communauté avec des associés qui lui ont fait une sorte d'injure; mais s'il n'en use pas, ceux-ci ne peuvent l'y contraindre.

627. L'adjudication du navire en justice, par suite de saisie, met encore fin aux fonctions du capitaine; sauf, dans ce
Com. 208. cas, son recours contre celui ou ceux qui l'ont nommé, s'il était convenu avec eux qu'il ne pourrait être congédié sans indemnité. Mais pour tous autres cas d'adjudication, par suite de vente en justice, il faudrait suivre la convention. L'acquéreur ne pourrait congédier le capitaine, à qui une indemnité aurait été promise, qu'en la payant; sauf son recours contre le précédent propriétaire, qui n'aurait pas mis cette indemnité en sa charge. Il est facile d'apprécier les motifs de cette distinction. Ce que nous avons dit n° 561 sur les effets que la mort ou le changement d'état d'un préposant peut avoir relativement aux droits du préposé, s'applique à la préposition du capitaine sans aucune modification.

CHAPITRE II.

Des droits et des devoirs du capitaine.

628. La nature et l'objet de la mission du capitaine, qui le rendent dépositaire et représentant, soit des intérêts de l'armateur, soit de celui des chargeurs, et la responsabilité que nous verrons y être attachée, lui donnent une autorité presque absolue dans le navire. Il est néanmoins des circonstances, dont les unes sont prévues par les lois, les autres déterminées par l'usage, où il est tenu de prendre conseil des principaux de l'équipage, c'est-à-dire du pilote, des maîtres mariniers et des maîtres ouvriers. Mais, à l'exception de certains cas, que nous aurons soin d'indiquer, ces avis ne sont que consultatifs; et dès qu'il a rempli ce préalable, il est maître du parti à prendre, puisqu'il est seul responsable des suites.

Ce chapitre sera consacré à considérer le capitaine comme chef du navire, et préposé à sa conduite pendant la navigation : c'est dans le titre IV que nous parlerons des obligations qu'il contracte relativement à la conservation des marchandises chargées. Dans la première section, nous ferons connaître les droits et devoirs du capitaine avant le départ du navire; dans la seconde, ses droits et devoirs pendant le voyage; dans la troisième, ses droits et devoirs au débarquement; dans la quatrième, les obligations respectives des capitaines de plusieurs navires qui se trouvent réunis.

SECTION PREMIÈRE.

Des droits et des devoirs du capitaine avant le départ.

629. Le premier soin d'un capitaine doit être de se procurer un bon équipage; il commettrait une faute grave, s'il partait avec un équipage inexpérimenté ou insuffisant pour conduire le navire. Il ne peut donc être gêné, ni directement ni indirectement, dans son choix par les administrateurs chargés de la surveillance maritime. Outre qu'il est plus capable qu'un autre d'apprécier l'habileté et l'activité des gens qu'il engage, il est juste qu'il ne prenne que ceux qui lui con-

viennent sous tous autres rapports. Cependant, une sage déférence pour la qualité de l'armateur, et surtout de puissants motifs fondés sur les principes qui rendent ce dernier responsable des fautes et délits de l'équipage, ne permettent pas
Com. que le capitaine fasse ce choix à son insu, et à plus forte
223. raison contre son gré, lorsqu'il est présent ou que l'équipage est formé dans le lieu de sa demeure. L'usage et les circon-
Nap. stances déterminent ce qu'on entend par *lieu de demeure*.
102. Les règles sur le domicile n'offriraient pas toujours un guide infaillible. Il peut se faire que, sans être domicilié dans le lieu du départ, l'armateur y soit en résidence momentanée, quelquefois même pour le but unique de l'expédition; et cette présence pouvant être ou n'être pas connue du capitaine, les circonstances feraient apprécier sa conduite. En général, un armateur prudent laisse au capitaine une liberté d'autant plus grande, que ce dernier est également responsable du fait des hommes qu'il choisit, et que sa propre sûreté, sa vie, sont en quelque sorte à la merci des subordonnés dont il s'entoure. L'obligation du capitaine envers l'armateur ne consiste donc réellement qu'à se concerter avec lui; à recevoir les hommes que lui indique celui-ci, s'il n'a pas de justes motifs de les refuser; et à ne pas engager ceux qui ne seraient pas agréables à l'armateur. Dans tous les cas, les gens de l'équipage ne pourraient exciper de son défaut de pouvoirs pour se dégager, ni l'armateur refuser d'exécuter l'engagement du capitaine envers ces hommes, sauf son recours contre lui s'il en éprouvait quelque tort. Nous donnerons des règles à cet égard, n° 694. Quant au droit qu'a le capitaine de fréter le navire et aux obligations qui résultent de l'exercice de ce droit, il en sera question n° 705.

Com. **650.** Avant de prendre charge, le capitaine doit faire visi-
225. ter le navire dans les formes prescrites par les règlements. Cette obligation est établie à la fois par des motifs de sûreté publique, en vertu du droit qu'a le gouvernement de prévenir les accidents, et dans la vue de fournir, en cas de contesta-

tions sur l'état du navire, des moyens d'éclairer les tribunaux, à défaut d'autres preuves. L'omission de cette obligation constitue un délit, que l'article 33 du décret du 24 mars 1852 punit d'une amende de 25 à 300 fr. Le procès-verbal de cette visite est déposé au greffe du tribunal de commerce, Com. 225.
et, s'il n'en existe point, il doit être déposé au greffe de la justice de paix, conformément à l'ordonnance du 1er novembre 1826. Les capitaines français doivent remplir ces formalités en pays étrangers, suivant les usages du lieu ou les règlements sur les consulats, que nous ferons connaître dans le titre VI de la septième partie.

Dans l'état actuel de la législation, le navire destiné à un voyage de long cours doit, aux termes des articles 12, 13 et 14 du titre III de la loi du 13 août 1791, être visité deux fois : la première, lorsqu'on veut le mettre en armement, pour constater les travaux dont il a besoin ; la seconde, lorsqu'il est prêt à prendre charge. Mais il ne paraît pas pour cela que les navires destinés aux voyages de cabotage soient exempts de la visite au moment du départ ; les règlements du 19 juillet 1708, les lettres patentes du 10 janvier 1770, la déclaration du 17 août 1779, l'arrêt du Conseil du 2 mars 1782, nous semblent maintenus sous les rapports de la police locale. En ce qui touche les intérêts privés, nous aurons soin de faire connaître quelles conséquences on peut tirer de l'existence ou de la non-existence des procès-verbaux de visite.

Le capitaine peut reconnaître ou dans la visite on peut juger qu'il est nécessaire de réparer le navire, de le gréer, etc. Si l'armateur demeure sur les lieux, ou s'il y est représenté par un fondé de pouvoirs, le capitaine ne peut faire travailler Com. 232.
au radoub, acheter des voiles, cordages ou autres objets semblables, sans son autorisation spéciale. Cependant, si le navire avait été frété par l'armateur, ou de son consentement, il suffirait que le capitaine, vingt-quatre heures après Com. 233.
lui avoir fait une sommation, se fît autoriser par le juge du lieu, sur simple requête, à l'emprunt des fonds nécessaires. On suivrait la même règle dans le cas où, parmi plusieurs

armateurs, quelques-uns refuseraient de fournir leur contingent. Lorsque l'armateur est absent, sans avoir pris la précaution de donner ses pouvoirs à quelqu'un, il est présumé s'en être rapporté au capitaine, et l'avoir autorisé à faire les dépenses qu'il jugerait nécessaires, même dans le lieu de l'embarquement et avant le voyage commencé. Du reste, cette distinction n'est importante que dans les rapports du capitaine et de son commettant. Quant aux personnes avec qui il aurait traité, l'engagement n'en est pas moins valable, puisque la nature de ses fonctions prouve qu'il a le droit de les souscrire, et que, d'un autre côté, la présence du commettant ou l'existence de son fondé de pouvoirs sur le lieu ne peut toujours être assez connue des tiers, pour qu'ils soient réputés en mauvaise foi.

631. Les fournisseurs et les ouvriers employés à ces travaux ont des priviléges sur le navire, que nous ferons connaître dans le titre VIII. Mais il peut se faire que le capitaine n'obtienne pas de crédit de leur part; il n'a alors d'autre ressource que d'emprunter. Il a incontestablement le droit de se procurer des fonds par voie d'emprunt à la grosse, et nous renvoyons, pour les formalités nécessaires à la sûreté des prêteurs, à ce que nous dirons sur cette espèce de contrat nos 887 et suivants. Il pourrait cependant, s'il le croyait plus avantageux, faire un emprunt pur et simple. Son droit, pour être garanti de son obligation, et ceux des prêteurs contre l'armateur, seraient réglés par les principes que nous expliquerons nos 660 et suivants.

632. Le capitaine doit, en veillant à ce que le navire soit bien gréé, lesté, conditionné, veiller aussi à ce qu'il n'ait pas une trop forte charge. Il a dans ce cas le droit de mettre à terre les objets qui formeraient un excès nuisible, sauf le recours des chargeurs contre ceux avec qui ils auraient traité de l'affrétement. Ces précautions sont indépendantes de celles que nous verrons lui être imposées dans l'intérêt du chargement.

Lorsque l'époque déterminée par ses instructions ou ses

obligations est arrivée, il ne doit point différer de mettre à la voile. Néanmoins, il est d'usage qu'il consulte préalablement les principaux de l'équipage, c'est-à-dire ceux qui sont placés le plus immédiatement sous ses ordres dans ce qui concerne la direction et le gouvernement du navire, et même les principaux matelots. Nonobstant cette précaution, ce serait une faute grave s'il mettait à la voile par un temps évidemment mauvais, ou prohibé par des règlements locaux. De même, s'il différait quand le temps est favorable, et que ce retard fît éprouver au navire des accidents qu'il eût évités en partant plus tôt, le capitaine serait en faute et garant envers les intéressés, à moins qu'il n'eût pour excuse une maladie ou toute autre cause légitime. Com. 228, 295.

633. Le capitaine ne peut partir sans être muni d'un congé. On a vu, n° 600, que les congés ne doivent, conformément à l'article 3 du titre II de la loi du 13 août 1791, être délivrés que sur la représentation des actes de propriété, des billets de jauge, des procès-verbaux de visite du navire, des déclarations de chargement et quittances des droits de douanes, ou des acquits à caution dont l'objet est d'assurer la libre sortie de certaines marchandises, au moyen de la garantie donnée par le chargeur qu'il justifiera, dans un temps déterminé, de leur arrivée dans le lieu indiqué; c'est le capitaine qui est spécialement chargé d'obtenir ce congé.

Il doit être aussi muni d'un rôle d'équipage. C'est le nom qu'on donne à un état dressé, conformément aux articles 20 et 24 du titre VII de l'ordonnance du 31 octobre 1784, par le commissaire de l'inscription maritime, contenant les noms, prénoms, domiciles, professions, etc., des personnes qui montent le navire, même des passagers, quelles que soient leurs conditions et professions. Le décret du 19 mars 1852 le déclare obligatoire pour tous bâtiments et embarcations qui exercent une navigation maritime quelconque. Il doit être renouvelé à chaque voyage pour les bâtiments armés au long cours, et tous les ans pour ceux armés au cabotage et à la

petite pêche. Des amendes sont prononcées contre les capitaines qui embarquent des personnes non portées sur le rôle d'équipage, ou qui débarquent, sans l'intervention de l'autorité maritime en France ou consulaire en pays étranger, des personnes portées sur le rôle; et ce rôle doit être représenté à toute réquisition aux autorités compétentes, sous peine d'amende.

Le reste des formalités à remplir est expliqué dans les lois et dans les règlements d'administration publique concernant cette matière, notamment dans le titre X du livre Ier de l'ordonnance de 1681, le règlement du 1er mars 1716, l'ordonnance déjà citée du 31 octobre 1784, et, pour ce qui regarde l'exécution des règlements sanitaires, dans la loi du 3 mars 1822, l'ordonnance du 7 août suivant et celle du 18 avril 1847. Nous ferons connaître, n° 1465, comment ces règles sont applicables aux capitaines français qui partent d'un pays étranger.

Com. 226. **634.** Le capitaine doit en outre avoir à bord, avec les pièces dont nous venons de parler, les actes de propriété et de francisation du navire, les divers connaissements ou états de chargement des marchandises, et le contrat appelé *charte-partie*, qui constate la location de ce navire; à moins que le chargement ne soit fait par les propriétaires eux-mêmes, ou qu'attendu le peu d'importance du navire on se contente de lettres de voiture, ce qui a lieu dans le petit cabotage. L'obligation dans laquelle le capitaine se trouve de faire un fréquent usage de ces pièces au cours de la navigation, surtout pour éviter, en temps de guerre, la prise qui est de plein droit prononcée contre tout navire dont la propriété et le chargement ne sont pas constatés par des actes réguliers, montre assez l'importance de ces formalités.

635. L'exécution littérale de ces obligations ne dispenserait pas toutefois le capitaine de remplir celles que lui imposeraient les lois spéciales sur les douanes et sur la police de la navigation, des 13 et 22 août 1791, 24 mars 1794, et autres

qu'il n'entre point dans notre plan de faire connaître ; ni les conditions que les règlements locaux, les circonstances d'une guerre, ou les mesures contre la fraude et la contrebande pourraient faire établir. L'étranger ne serait même pas excusé par la considération que ce qu'exige le règlement local est une exception au droit commun, qu'il a pu facilement ignorer ; parce que les lois de police et de sûreté obligent quiconque demeure, quoique passagèrement, sur le territoire régi par ces lois. Nap. 3.

636. Enfin, le capitaine doit, sous la peine que nous avons fait connaître n° 630, avoir un registre timbré, coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le maire ou son adjoint, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, qu'on appelle *livre de bord*, sur lequel il est obligé d'inscrire les résolutions ou délibérations qui sont prises pendant le voyage, dans les cas où la loi et les circonstances lui imposent l'obligation de consulter l'équipage ou d'autres parties intéressées, et de délibérer avec eux. Il doit énoncer sur ce même livre : la recette, la dépense ou les conventions qui concernent le navire ; les engagements et les congés des gens de l'équipage ; les circonstances dans lesquelles il a été obligé de prendre des mesures contre les coupables de quelques délits ; ce qui concerne les déserteurs, ou la nécessité dans laquelle il s'est trouvé de laisser en route les hommes malades ou méritant d'être congédiés. Il doit également y mentionner les transports, réception ou livraison de marchandises, les acquits ou permis de douanes, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge et peut donner lieu à un compte à rendre à ses commettants, ou à des demandes à former, soit contre eux, soit dans leur intérêt, ou servir de base aux rapports qu'il est tenu de faire. Com. 224.

SECTION II.

Des droits et devoirs du capitaine pendant le voyage.

637. Le capitaine ne peut sous aucun prétexte se dispenser de se rendre à sa destination. C'est un mandat dont il s'est Com. 238.

Nap. 1991, 1994. chargé, auquel il n'est pas libre de renoncer, et qu'il ne peut transmettre à un autre qu'il se substituerait (1). S'il n'achevait pas le voyage entrepris, il serait exposé aux poursuites Com. 228. de tous ceux qui ont intérêt à ce qu'il soit accompli, et puni, si le navire se trouvait en sûreté dans un port, d'un emprisonnement de six mois à deux ans; si le navire était en rade foraine, la peine d'emprisonnement serait d'un an à trois ans. Dans l'un et l'autre cas, il peut en outre être privé du droit de commander pendant un an au moins, et trois ans au plus. (Décret du 24 mars 1852, art. 81.) S'il abandonnait son navire en présence d'un péril quelconque, il serait passible d'un emprisonnement d'un mois à un an, et d'une interdiction de commandement d'un an à cinq ans (art. 80). Mais la Com. 230. force majeure est une excuse qui doit être appréciée. Ainsi, une maladie ou tout autre accident semblable peut l'empêcher de continuer son service. Il doit en informer ses commettants, lorsque sa position le permet, et attendre leurs ordres. Si les circonstances ne le permettent pas, il peut substituer à son commandement quelqu'un, dont il ne répond qu'autant qu'il y aurait mauvaise foi ou imprudence dans son choix. Si l'état de sa maladie ou une mort subite ne lui permettait pas de faire cette délégation, le second, ou l'officier immédiatement en rang après lui devrait prendre le commandement jusqu'au premier port de relâche, où il faudrait s'adresser, soit au consul français, s'il s'en trouve un, soit au magistrat local. Dans tout autre cas où il n'existerait pas de force majeure, le capitaine répondrait de cette substitution. S'il favorise par son consentement l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord, en ce qui touche la manœuvre et la direction nautique du navire, et consent ainsi à n'être qu'un porteur d'expéditions, il est puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois, et de l'interdiction de commandement pendant un an au moins et deux ans au plus. En cas de récidive, l'interdiction de commande-

---

1) Rej., 4 juin 1834, D. 34, 1, 262.

ment peut être définitive. La même peine d'emprisonnement serait prononcée contre toute personne qui aurait indûment pris le commandement du navire ; le coupable serait de plus passible d'une amende de 100 à 500 francs.

En général, il est convenable que le capitaine s'absente le moins possible du navire, lorsqu'il est prêt à mettre à la voile, ou que, pendant le voyage, il est arrêté ; en conséquence, il ne doit pas se charger d'affaires pour son propre compte, si elles exigeaient de trop longues ou trop fréquentes absences ; surtout il ne doit pas passer la nuit hors du navire, si ce n'est pour les intérêts de ses commettants, et s'il ne peut d'ailleurs s'en acquitter autrement. Il doit principalement, à peine de répondre des suites de sa négligence et de l'amende indiquée n° 630, se trouver en personne sur le navire à l'entrée et à la Com.
sortie des ports, havres, rivières, parce que ce sont les pas- 227.
sages les plus dangereux et qui exigent une plus grande surveillance. A plus forte raison, serait-il responsable et digne des peines les plus sévères, si, volontairement et dans une intention frauduleuse, il faisait ou tentait de faire périr le navire confié à ses soins. Les lois font à cet égard quelques distinctions. Si les moyens de destruction sont l'incendie Pén.
ou une mine, ce crime emporte la peine de mort, même 434,
contre le pilote, d'après l'article 11 de la loi du 10 avril 435.
1825. Si c'est tout autre moyen, l'article 29 du décret du 24 mars 1852 prononce 20 ans de travaux forcés, sauf le cas où une ou plusieurs personnes auraient perdu la vie ; car alors la peine serait la mort. Il serait aussi puni de vingt ans de travaux forcés s'il détournait à son profit, dans une intention frauduleuse, le navire dont la conduite lui est confiée, sans préjudice, bien entendu, de l'action civile réservée à l'armateur.

Le capitaine est tenu, s'il n'est dans le cas d'exceptions prononcées en certaines circonstances, de prendre des pilotes *côtiers* ou *locmans* (1), dont les fonctions et les droits sont

---

(1) Cass., 8 floréal an x, B, page 310. Cass., 20 messidor an xi, Répert. de jurisp. v° Lamaneur, n° 3.

déterminés par la loi du 15 août 1792, le décret du 12 décembre 1806, et diverses ordonnances des 19 mars, 5 mai et 4 juin 1843, 25 septembre 1844, 13 mai 1846. Lors même qu'il s'y refuserait, il ne pourrait se dispenser de leur payer le salaire déterminé, indépendamment de ce qu'il se rendrait responsable des événements, et s'exposerait aux peines portées par les actes précités ou par les règlements locaux. L'article 40 de la loi du 22 août 1790 prononce la peine de mort contre le locman qui, volontairement, ferait périr le navire qu'il dirige; si c'est par sa négligence ou son ignorance que le navire périt, lorsqu'il a déclaré en répondre, la peine est de trois ans de travaux forcés.

638. Il est essentiel qu'une exacte surveillance, la police, le bon ordre et la subordination soient maintenus sur le navire. Aussi, le capitaine a-t-il droit d'être obéi en tout ce qu'il ordonne pour le service intérieur ou extérieur, et l'article 97 du décret du 24 mars 1852 le déclare investi de toute l'autorité que comportent la sûreté du navire, le soin des marchandises et le succès de l'expédition. L'article 6 de ce décret lui donne la juridiction en matière de discipline en mer, et dans les lieux où ne se trouvent ni commissaire de l'inscription maritime, ni commandant d'un bâtiment de l'État, ni consul, ni capitaine de navire de commerce plus âgé que lui, et les articles 7 et 53 déterminent les peines qu'il peut infliger à la seule condition d'en rendre compte dans le plus bref délai possible à l'une des autorités que nous venons d'énumérer, et de les inscrire sur un livre spécial, dit *livre de punition,* où doit être mentionnée toute faute de discipline.

Si un délit ou un crime a été commis à bord, le capitaine doit se borner à constater les faits et procéder à une instruction sommaire, ainsi que nous le verrons plus loin. S'il s'agit d'un crime, il saisit en outre les pièces de conviction et fait arrêter le délinquant; il peut même employer la force pour mettre celui-ci hors d'état de nuire. Les marins de l'équipage sont tenus de lui prêter main-forte pour assurer l'ar-

restation, sous peine d'un mois à un an de prison, indépendamment d'une retenue de solde de un à trois mois; en cas de mutinerie ou de révolte, la résistance du capitaine et des personnes qui lui restent fidèles est considérée comme un acte de légitime défense. Le décret du 24 mars punit sévèrement les outrages et les voies de fait contre le capitaine (articles 61, 63), la désobéissance à ses ordres (article 64), les actes de rébellion et les complots contre son autorité (articles 95, 96). Sous les nos 697 et suivants, et 1495, nous compléterons les développements de ces principes. Nous verrons aussi que le capitaine a le droit de congédier un homme de mer délinquant, pourvu que ce ne soit pas en pays étranger. Com. 270.

La désertion est rangée par le décret du 24 mars 1852 au nombre des délits maritimes, et punie comme tel (article 69) : en outre, le déserteur perd de droit la solde par lui acquise sur le bâtiment auquel il appartenait au jour du délit.

659. Il est dans les devoirs du capitaine, comme on l'a vu n° 632, de se rendre au lieu de sa destination le plus tôt possible. Lorsqu'il a entrepris un voyage d'aller et de retour, il doit partir à l'époque indiquée par les instructions expresses ou présumées de ses commettants, et remplir avant de revenir les formalités de visites et autres, semblables à celles qui lui étaient imposées au départ. Il est obligé de suivre le droit chemin. S'il fait fausse route, c'est-à-dire s'il en prend une autre que celle qui est usitée; s'il entre sans nécessité dans quelque port ou rade, même de sa nation; à plus forte raison, s'il touche un rivage étranger, il s'expose à des dommages-intérêts, et même à être puni des travaux forcés à temps, conformément à l'article 13 de la loi du 10 avril 1825 et à l'article 91 du décret du 24 mars 1852, à moins qu'il n'y ait été autorisé par la faculté de faire échelle. Dans ce cas même, il ne doit pas s'arrêter dans un lieu où il s'exposerait à la peste ou à tout autre danger. La nécessité est encore une excuse en sa faveur. Si le gros temps, la crainte

de l'ennemi, le besoin de réparer son navire, etc., exigeaient qu'il fît relâche dans quelque port intermédiaire, il serait tenu d'en déclarer les causes, dans le plus bref délai que les circonstances permettraient (1), au président du tribunal de commerce du lieu où il aborde, et lorsqu'il n'en existe pas,
Com. au juge de paix du canton, si ce lieu est soumis aux lois fran-
245 çaises. Si la relâche s'effectue dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de France, ainsi qu'on le verra n° 1465, ou, à son défaut, au magistrat du lieu. On doit observer dans ce cas, autant que possible, les formes que nous indiquerons n° 648, pour les rapports au lieu d'arrivée; et du reste le capitaine doit, dès qu'il le peut, reprendre sa destination. Dans ces différentes circonstances, si, dans la rade où il aborde, il se trouve une station de la marine française, il doit se rendre à bord du bâtiment qui commande, et la même obligation lui est imposée à son départ. De même, s'il voyage sous escorte, il ne lui est pas permis de s'en écarter, sans y être contraint par nécessité, sous peine de trois ans de travaux forcés, conformément à l'article 37 de la loi du 22 août 1790.

640. La force majeure, qui modifie, comme nous venons de le dire, quelques-unes des obligations du capitaine, peut être telle qu'il se voie dans la nécessité de renoncer au voyage. Les cas principaux sont : l'arrêt par ordre de puissance, l'interdiction de commerce, la prise, la perte ou l'innavigabilité du navire. On nomme arrêt par ordre de puissance, arrêt de prince, ou *embargo*, l'obstacle que, par des motifs naturellement présumés être fondés sur l'intérêt public, un souverain apporte au départ de tous ou de quelques-uns des navires qui se trouvent dans les ports de sa domination, sans distinguer s'ils appartiennent à ses sujets ou à des étrangers, dans la vue, soit d'empêcher des communications avec ses ennemis, soit d'employer les navires arrêtés à son service :

---

(1) Cass, 1er septembre 1813, D. 13, 1, 510.

quelquefois, l'arrêt est fait en pleine mer. Il n'est pas de la nature de cette mesure d'être hostile, et par conséquent il ne faut pas la confondre avec celle par laquelle un souverain, déclarant la guerre à un autre, frapperait d'arrêt ou de séquestre les navires appartenant aux sujets de son ennemi, ce qui serait une sorte de prise, dont il sera parlé nos 642 et 683. Le capitaine, dont le navire est frappé d'arrêt de prince, doit faire ce qu'il croit utile pour obtenir mainlevée, et même le payement du loyer de son navire, pendant le temps qu'il a été détenu ou employé. Com. 388.

641. L'interdiction de voyage est la défense qu'un gouvernement fait à ses sujets de se rendre dans certains ports, ou le refus qu'il fait de laisser entrer dans ses ports les navires appartenant aux sujets d'une autre puissance. La déclaration ou état de guerre entre nations, l'existence de la peste ou autre maladie contagieuse, celle d'une révolte contre le gouvernement légitime, constituent aussi une interdiction de commerce; en effet, les navires de chacune des nations belligérantes sont exposés, soit à être pris par ceux de l'autre, soit aux périls des maladies contagieuses, soit aux actes arbitraires des séditieux, soit enfin au danger de compromettre leur nation en reconnaissant l'autorité usurpatrice. Des hostilités commencées et notoires, quoiqu'il n'existe point de déclaration solennelle de guerre, auraient encore cet effet. On peut ranger aussi dans la même classe les représailles qu'un souverain aurait permises à quelques-uns de ses sujets contre ceux d'un autre souverain, surtout si ces représailles, étant générales, équivalaient à un véritable état de guerre. Ces notions font assez connaître qu'on ne pourrait considérer comme interdiction de commerce les dangers qui ne proviendraient pas d'une guerre dans laquelle serait engagée la nation dont l'armateur du navire est sujet, quoiqu'elle pût exposer les neutres à des visites ou à des formalités extraordinaires, et faire craindre des prises ou des détentions injustes. — Si, lorsque l'interdiction de commerce survient, le

capitaine est encore dans le lieu du départ, et que ni l'armateur ni son fondé de pouvoirs ne soient présents, il doit rompre le voyage, c'est-à-dire ne point mettre à la voile. Si l'armateur ou son fondé de pouvoirs présent lui ordonnaient de partir, en droit strict il pourrait s'y refuser, parce qu'en s'engageant il n'a pas entendu courir les risques de sa vie ou de sa liberté par suite de dangers qui ne pouvaient être prévus; mais l'autorité compétente apprécierait les circonstances et les motifs du refus. Lorsque les causes de cette interdiction surviennent pendant le voyage, il faut faire une distinction. Si le port de la destination est bloqué, le capitaine n'est pas obligé de s'y rendre, parce que, d'après le droit commun de l'Europe, tout navire expédié pour un port bloqué peut être pris par la nation qui a déclaré le blocus. Il doit alors, s'il n'a
Com. pas reçu d'instructions contraires, se diriger vers le port le
279. plus voisin et non bloqué de la même nation. Il s'ensuit naturellement que si, par un blocus effectif ou déclaré suivant les principes du droit de la guerre, il y avait interdiction de commerce avec le territoire entier de cette nation, le capitaine devrait revenir.

642. Le navire peut être attaqué par des ennemis, dans la vue de le piller ou même de s'en emparer et de faire l'équipage prisonnier. Quel que soit le degré de courage que doive montrer le capitaine pour répondre dignement à la confiance qui lui a été accordée, ce serait une action blâmable aux yeux de la morale que d'exposer à périr son navire et les personnes qui le montent, plutôt que de se rendre à l'ennemi. Mais si, pouvant se sauver à terre en échouant, il mettait le feu au navire pour empêcher l'ennemi d'en profiter, sa conduite n'aurait rien de répréhensible : les circonstances seules feraient juger si un tel parti était préférable à celui de se rendre dans l'espoir de racheter le navire, ou dans celui plus incertain encore d'être repris par un autre navire de sa nation, ce qu'on nomme être *rescous*. En cas de prise, le capitaine, mandataire de l'armateur et des chargeurs de marchandises,

est obligé de faire dans leur intérêt ce qu'ils feraient eux-mêmes. Il doit donc employer tous les moyens qui sont en son pouvoir pour obtenir la restitution de la prise. La qualité de ces moyens employés en pays étranger, s'ils ont eu pour résultat la libération des choses prises, ne devrait pas toujours être scrutée avec autant de scrupule et de rigueur qu'on pourrait en employer pour apprécier des faits qui auraient eu lieu en France (1). On ne peut donner de règles précises dans de telles circonstances. Il suffit de dire qu'étant salarié, Nap.
et, par conséquent, responsable de toutes fautes même légè- 1992.
res, le capitaine ne doit rien omettre de ce qui est convenable Com.
et utile. Si le capitaine ne peut raisonnablement espérer d'ob- 221.
tenir mainlevée, il a le droit de procéder à ce qu'on appelle Com.
le *rachat*. Cette négociation s'effectue moyennant des valeurs 395.
comptant, ou des lettres de change qu'il tire sur son commettant au profit du capteur. On rédige ordinairement un acte en double original, qui contient les conditions arrêtées, et qui, dans certains cas, devient une espèce de sauvegarde contre d'autres capteurs de la même puissance. Cet acte se nomme *billet de rançon*. Il arrive même assez souvent qu'un des officiers du navire capturé est donné en otage pour sûreté du payement.

643. L'agitation violente des eaux, l'effort impétueux des vents, l'orage ou la foudre peuvent engloutir le navire ou le fracasser, de manière qu'il n'en subsiste plus que des débris : c'est ce qui s'appelle faire *naufrage*. Le navire peut aussi donner ou passer sur un fond où il reste engravé, ce qu'on nomme *échouement;* il peut heurter contre une côte, un rocher, ce qu'on appelle *bris;* un accident quelconque peut le faire enfoncer dans la mer, où il est englouti, ce qu'on nomme *sombrer*. Le capitaine ne peut, ni dans ces circonstances, ni dans quelque autre danger que ce soit, abandonner le navire Com.
sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage, sous peine 241.

(1) Rej., 2 août 1827, D. 27, 1, 439.

d'un emprisonnement d'un mois à un an, conformément à l'article 80 du décret du 24 mars 1852. Alors il doit n'en sortir que le dernier, après avoir fait tout ce que la prudence et le courage exigent pour le salut de l'équipage et de la cargaison. Il est tenu de sauver, soit au cours des opérations de déchargement qui précèdent ou accompagnent la sortie des effets et des personnes, soit à l'instant où il abandonne le navire, l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses, ainsi que les expéditions, passeports, connaissements et autres papiers, sous peine d'en répondre en son propre et privé nom, et de l'emprisonnement dont il vient d'être parlé. Dans l'un et l'autre cas, l'interdiction de commandement d'un an à cinq ans peut en outre être prononcée; mais si les objets retirés par lui du navire viennent à périr ensuite par cas fortuit, il en demeure déchargé. Dans ces circonstances, le capitaine est tenu de faire
Com. 242, 381. le plus tôt possible son rapport, comme nous l'avons dit n° 639, et de veiller au recouvrement des débris du navire et du chargement, ce qu'on nomme *sauvetage*. Les autorités locales doivent y concourir, et même, à défaut du capitaine, y faire procéder d'office, conformément à la déclaration du 10 janvier 1770, aux articles 3 et suivants du titre Ier de la loi du 13 août 1791, aux arrêtés du gouvernement des 14 août 1799 (27 thermidor an VII), 7 mai 1801 (17 floréal an IX) et autres lois citées n° 597. Il existe dans différents ports, où le gouvernement a cru devoir en former, en vertu de l'article 61 de la loi du 16 septembre 1807, des établissements de sauvetage, dont les règlements obligent les capitaines et les personnes sous leur direction. S'il est nécessaire de payer les frais que nécessite cette opération, le capitaine
Nap. 2102. peut emprunter et affecter à la dette les effets ou débris sauvés, avec d'autant plus de raison que les frais de sauvetage sont privilégiés. La taxe en est faite par l'autorité qui a présidé au sauvetage, et, en cas de contestation, par le tribunal de commerce du lieu, conformément à l'article 7 du titre Ier de la loi du 13 août 1791. Nous parlerons encore de cet ob-

jet n° 840 et 869, et nous ferons connaître, n° 1465, les devoirs et les droits des consuls à l'égard des navires français qui feraient naufrage en pays étranger.

644. Lorsque par suite d'accidents le navire est réduit à une dégradation entière, ou que certaines de ses parties essentielles sont dans un état tellement irréparable qu'il ne peut plus subsister et remplir sa destination, ce qu'on appelle *in-* Com.
navigabilité, le capitaine peut user du droit que nous avons 390.
indiqué n° 606, et doit faire tout ce qui est en son pouvoir Com.
pour se procurer un autre navire. Si les dégradations sont 391.
réparables, et qu'il soit nécessaire de faire un emprunt pour y procéder, il doit agir comme nous l'avons dit n° 631; s'il ne trouve pas à emprunter convenablement, il peut vendre ou Com.
mettre en gage des agrès ou autres dépendances du navire, et 234.
même *telles* marchandises des chargeurs qu'il juge à propos, jusqu'à concurrence des besoins qu'il fait préalablement constater par délibération des principaux de l'équipage; seulement la valeur doit en être remboursée, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire à l'époque de son arrivée. Il doit agir de même pour toutes autres nécessités du navire auxquelles il est urgent de pourvoir; et si les victuailles manquent, sans qu'on puisse s'en procurer de la manière que nous venons d'indiquer, le capitaine peut, en prenant l'avis des principaux de l'équi- Com.
page, forcer ceux qui ont des vivres particuliers à les mettre 249.
en commun. Dans ce cas, où l'on ne peut suivre pour le payement de ces vivres les règles ci-dessus, puisque ce n'étaient pas des marchandises destinées à la vente, des experts ou les tribunaux en fixeraient le prix.

645. S'il arrive sur le navire et pendant la navigation quelque naissance ou décès, le capitaine doit en dresser les Nap.
actes et les porter à la suite du rôle d'équipage, afin qu'à 59, 60,
l'arrivée le commissaire de l'inscription maritime, à qui ce 61,
rôle est remis, en envoie, s'il s'agit d'une naissance, une 86, 87.
expédition à l'officier de l'état civil du domicile du père, ou,

s'il est inconnu, de la mère de l'enfant; et s'il s'agit d'un décès, au domicile de la personne décédée. Il doit aussi, lorsqu'il relâche dans quelque port avant de revenir à celui du désarmement, déposer deux expéditions authentiques de ces actes au commissaire de l'inscription maritime, si c'est un port français, ou au consul de France, si le port est étranger, afin qu'ils en adressent une au ministre de la marine, qui en fait parvenir copie aux officiers de l'état civil : dans tous ces cas, cette copie est inscrite de suite sur les registres.

Le capitaine prend en outre les mesures convenables, conformément au règlement du 23 août 1739 et à l'article 21 de celui du 17 juillet 1816, pour la conservation et la remise dans les mains de l'autorité compétente des effets et autres propriétés laissés par un défunt.

Il peut arriver aussi qu'un homme de mer ou un passager veuille faire son testament. S'il y a sur le navire un écrivain,
Nap. il reçoit cet acte, et le capitaine doit nécessairement l'assister.
988, Lorsqu'il n'y a pas d'écrivain, comme c'est le plus ordinaire,
995. notamment dans les voyages au cabotage, le capitaine reçoit le testament, assisté de l'officier qui le suit immédiatement dans l'ordre du service. Cet acte est fait en présence de deux témoins
Nap. mâles et majeurs, dont un au moins doit savoir signer. Il doit
980, être rédigé en double original, et il est prudent que le rédac-
990,
998. teur mentionne l'observation de cette formalité. Chaque original doit être signé du testateur et au moins d'un des témoins, ou mention doit être faite de la cause qui les a empêchés de signer. Le testament d'une des personnes ci-dessus désignées
Nap. est reçu par celle qui les suit immédiatement dans la hié-
989. rarchie et l'ordre du service, en se conformant, pour le surplus, aux règles qui viennnent d'être indiquées. Si le navire
Nap. avant son retour en France aborde dans un port étranger où
991. soit établi un consul français, l'un des originaux du testament clos et cacheté doit être déposé entre les mains de ce fonctionnaire, pour l'adresser au ministre de la marine, qui en fait faire le dépôt au greffe de la justice de paix du domicile du testateur. Au retour du navire dans un port de France, celui

de l'armement ou tout autre, les deux originaux clos et cachetés, ou si l'un a été déposé, l'original qui reste, sont remis au commissaire de l'inscription maritime, qui les fait parvenir sans délai au ministre de la marine. Le capitaine est en outre tenu de faire faire sur le rôle d'équipage, à la marge du nom du testateur, mention de ces différentes remises.

Nap. 992.

Nap. 993.

646. Quelquefois les armateurs nomment un préposé spécial pour veiller à la conservation et à la vente des marchandises qu'ils ont chargées eux-mêmes, pour en acheter d'autres destinées au retour, et pour recevoir le fret. Dans ce cas, les pouvoirs et la responsabilité du capitaine sont diminués de toutes les attributions que la convention ou l'usage donne à ce préposé particulier, qu'on appelle *subrécargue*. Comme il est choisi par les armateurs, il les engage de la même manière que nous avons vu, n° 560, qu'un commis oblige son commettant, et le capitaine n'en répond point. Mais ce préposé, quelle que soit sa qualité, ne peut se permettre rien de relatif au gouvernement du navire; et le capitaine ne serait tenu de déférer à aucun des ordres qu'il lui intimerait sur cet objet, quand même ce subrécargue aurait été autorisé par les armateurs à donner ces ordres.

SECTION III.

Des droits et devoirs du capitaine à l'arrivée.

647. Le capitaine, qui entre dans un port ou autre lieu de débarquement ou de relâche, doit se conformer aux règlements, tant généraux que locaux, sur les avertissements ou déclarations à donner ou à faire aux bureaux de santé, conformément à l'article 79 de l'ordonnance du 7 août 1822. Si son débarquement a lieu en pays étranger, il doit remplir les mêmes obligations envers les établissements sanitaires, en se conformant aux lois du pays. Lors même qu'il n'existe pas d'établissements de cette espèce, il doit, s'il y a un consul français, lui donner toutes les indications prescrites par l'article 13 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, et s'il existe une station française, il doit, à moins de légitimes motifs

d'empêchement, se rendre à bord du bâtiment commandant la rade. Lorsqu'il a été admis à entrer dans le port, il doit, d'après l'article 84 du décret du 24 mars 1852, se conformer aux règlements sur la police de la rade, après qu'il lui en a été donné connaissance, notamment sur l'obligation de prendre un pilote côtier ou *locman*, sur le placement de son navire, et sur les précautions de police et de sûreté qui peuvent prévenir les abordages, incendies ou tous autres accidents. Le règlement le plus général en France se trouve dans plusieurs titres du livre IV de l'ordonnance du mois d'août 1681. La différence des temps et des lieux a pu en dicter d'autres dans certaines portions du territoire, que l'usage seul fera connaître. C'est ainsi qu'un acte du gouvernement du 11 janvier 1805 (22 nivôse an XIII) avait prescrit des mesures relatives au débarquement des étrangers, pendant la guerre, dont les dispositions seraient probablement remises en vigueur, si les mêmes circonstances se renouvelaient.

648. Le capitaine est tenu, sous les peines indiquées
Com. n° 630, dans les vingt-quatre heures après qu'il a jeté l'an-
242. cre, de faire viser son livre et de faire son rapport, que dans
certains pays on nomme *consulat*. Il ne peut, avant d'avoir
Com. exécuté cette obligation, décharger aucune espèce de mar-
248. chandises, s'il n'y a péril imminent, à peine de réclusion, conformément à l'article 14 de la loi du 10 avril 1825 et à l'article 92 du décret du 24 mars 1852. Le consentement de tous ceux à qui les marchandises appartiennent pourrait l'exempter sans doute de ces peines; mais il n'empêcherait pas l'administration des douanes de provoquer la saisie et les amendes encourues pour un déchargement fait sans rapport et sans les autres formalités préalables, exigées par les lois et les règlements de la matière. Le rapport du capitaine doit
Com. contenir l'indication du lieu et du temps de départ; il doit
242. aussi faire connaître : à quelle nation appartiennent le navire, son équipage et son chargement, la route qu'il a tenue, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés, les engage-

ments de matelots qu'il aurait faits en route, les événements extraordinaires, et enfin toutes les circonstances remarquables du voyage.

Il doit être fait, savoir : en France, au greffe devant le président du tribunal de commerce, et, s'il n'en existe pas, au juge de paix du canton, qui est tenu de l'envoyer sans délai au président du tribunal de commerce le plus voisin, pour être déposé au greffe. Si le navire est étranger, le rapport peut être fait devant le consul de sa nation et produit les mêmes effets que s'il avait été reçu par une autorité française (1). Lorsque le capitaine d'un navire français aborde en pays étranger, il doit faire son rapport au consul de France, ainsi que nous l'expliquerons n° 1465, ou, s'il n'y en a point, au magistrat du lieu, qui délivre au capitaine un certificat constatant l'époque de l'arrivée et celle du départ, ainsi que l'état et la nature du chargement. Com. 243. Com. 244.

Le capitaine doit, en faisant ce rapport, déposer, comme on l'a vu n° 645, les effets, hardes ou tous autres objets semblables, appartenant, soit aux gens de mer, soit aux passagers, décédés pendant la traversée, ou le prix qu'il en a reçu, s'il a fait procéder à leur vente, en se conformant aux règlements sur cette matière cités ci-dessus.

649. Le rapport doit en outre être vérifié. Cette formalité consiste dans l'interrogatoire que le fonctionnaire qui le reçoit fait subir, collectivement ou séparément, aux gens de l'équipage, après les avoir interpellés et avoir reçu leur serment de dire la vérité, et dans l'examen du livre de bord, où l'on a dû, à chaque époque, constater les faits qui sont énoncés dans le rapport. En général, ce rapport ne peut être vérifié par une autre autorité que celle qui l'a reçu, à moins que les circonstances ne nécessitent une manière différente de procéder : telle serait la dispersion de l'équipage, par suite de la perte du navire, dans le cas de naufrage. Com. 247. Com. 246.

(1) Cass., 23 novembre 1847, D. 47, 1, 369. Rej., 29 novembre 1847, D. 47, 1, 371.

Ce rapport est indépendant des déclarations dites *manifestes*, consistant dans un état de toutes les marchandises chargées sur le navire, autres que ce qui, d'après les lois, règlements ou usages, est considéré comme des provisions (1). Il est également indépendant des représentations de pièces, qui doivent être faites aux employés des douanes, dans les formes, les délais, et sous les peines prononcées par les articles 4 et 5 du titre II de la loi du 22 août 1791, et les articles 3, 4 et 5 du titre II de celle du 24 mars 1794 (4 germinal an II).

Com. 247. Le rapport, vérifié régulièrement, fait foi en faveur du capitaine, tant qu'il n'est pas détruit par une preuve contraire. Mais il n'est pas douteux que tout intéressé à le contester n'y soit admissible, sans être obligé de s'inscrire en faux : ce n'est qu'une enquête, une réunion de témoignages, qui peuvent être combattus par des témoignages opposés. Au contraire, un rapport non vérifié ne ferait aucune foi en faveur du capitaine (2), mais cependant pourrait être employé contre lui. Il en est de même des suppléments ou additions de rapport qu'il ferait ultérieurement.

Si le port de décharge est étranger, ou situé dans les colonies françaises, le capitaine, indépendamment de ce qui est ci-dessus prescrit, doit, avant d'en partir pour revenir en France, envoyer à ses commettants ou à leurs fondés de pouvoirs un compte signé de lui, contenant : l'état de son chargement, le prix des marchandises qui le composent, les sommes qu'il a empruntées, ainsi que les noms et demeures des prêteurs, afin qu'ils puissent faire les dispositions convenables. Cette précaution a pour objet spécial de prévenir les fraudes qui pourraient être commises en route par des substitutions de marchandises, l'antidate de contrats à la grosse, etc. Le capitaine doit en outre se conformer aux règlements locaux pour l'accomplissement des formalités requises avant le départ, telles que nous les avons fait connaître nos 629 et sui-

Com. 235.

(1) Rej., 10 décembre 1821, D. 22, 1, 134.
(2) Rej., 22 avril 1823, D. 23, 1, 410.

vants. Si le consul français, à qui on a vu qu'il devait se présenter avant de partir, le charge de reconduire en France, ou des matelots qu'il faut rapatrier, ou des déserteurs, ou autres que le consul est tenu d'après ses fonctions d'envoyer en France, il doit s'en charger conformément aux articles 51 et 52 de l'ordonnance du 29 octobre 1833. Il doit également se charger des lettres et dépêches que lui confie le consul, conformément à l'article 53.

650. Nous trouvons encore dans le décret du 22 mars 1852 quelques dispositions, que nous devons rappeler au moins sommairement. Ainsi, les articles 72 et 79 punissent tout capitaine, maître ou patron, qui se permet ou tolère à son bord des abus de pouvoir, ou qui, hors le cas de nécessité absolue, exerce des voies de fait envers un marin ou un passager : des peines sont aussi prononcées contre le capitaine, maître ou patron, qui s'enivre pendant qu'il est chargé de la conduite du navire (article 78), qui détruit, dégrade ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sûreté du navire (articles 74, 91) ; qui, hors le cas de force majeure, a volontairement altéré les vivres, boissons et autres objets de consommation destinés aux passagers et à l'équipage (75, 94), ou prive l'équipage de l'intégralité de la ration stipulée avant le départ, ou, à défaut de convention, de la ration équivalente à celle que reçoivent les marins de la flotte (76) ; qui fait ou autorise la contrebande (77) ; qui commet un vol à bord (93).

SECTION IV.

Des obligations respectives des capitaines de plusieurs navires réunis.

651. Les circonstances qui réunissent plusieurs navires dans le même port ou dans la même station ; les règles du droit naturel qui font aux équipages respectifs de ces navires un devoir de se secourir mutuellement ; la faculté de faire à ce sujet des conventions qui donnent à ces obligations naturelles une sanction civile, établissent entre les divers capitaines des rapports qu'il importe de faire connaître. Il est im-

possible de prévoir tous les cas que les circonstances peuvent amener; il suffit d'indiquer les plus fréquents, et de donner à ce sujet des principes qui serviront à se décider par analogie dans toute autre position. Un premier paragraphe traitera de l'abordage des navires; un second, des sacrifices ou travaux auxquels l'équipage d'un navire peut être tenu pour en sauver un autre; un troisième, des voyages de conserve.

§ Ier.

De l'abordage.

652. Le capitaine doit éviter avec la plus grande attention que son navire n'en heurte un autre : ce qui, en termes de marine, se nomme *abordage*. Cet événement peut arriver
Com. toutefois par force majeure; ainsi, deux navires en pleine
407. mer avec leurs voiles déployées peuvent être portés l'un contre l'autre par la violence des vents ou des flots; le même accident peut arriver pendant que les deux navires sont amarrés et flottent sur leurs ancres : personne ne devant répondre de semblables événements, chacun supporte le dommage qui lui arrive. Mais aussi chacun a droit de faire preuve contre l'autre qu'il n'eût tenu qu'à lui d'éviter l'accident, ou qu'il en a été la cause et non l'instrument passif: la présomption de force
Nap. majeure cessant alors, celui qui est jugé en faute est respon-
1382. sable du dommage qu'il a occasionné. Les tribunaux doivent se décider d'après les circonstances du fait et la nature de l'événement. Lorsqu'il est certain que l'abordage n'est pas l'effet d'une force majeure, on distingue encore si des preuves ou des présomptions peuvent faire connaître l'auteur de l'accident, ou s'il est impossible de le découvrir.

Si l'abordage est prouvé avoir pour cause, ou s'il est reconnu ne pouvoir pas en avoir d'autre que la faute ou l'imprévoyance du capitaine de *tel* navire, le dommage éprouvé par les autres navires ou leur chargement est supporté par l'auteur de la faute, et, comme on l'a vu n° 629, par l'armateur qui répond
Com. de ses faits; par conséquent, s'il est prouvé qu'il y a faute des
407. deux parts, chacun supporte sa perte. Mais s'il est impossible

de dire quel est celui dont la faute a occasionné l'abordage, on estime, eu égard à la qualité de chaque navire et des parties endommagées, le tort qu'ils ont éprouvé; et le prix de cette évaluation, additionné en une même masse, est divisé pour être supporté également par chacun des navires qui se sont heurtés, c'est-à-dire par moitié, et non proportionnellement à la valeur du corps et de la cargaison de chaque navire. On ne suit pas les mêmes principes relativement au dommage que l'abordage peut causer, dans ce cas, aux chargements. La distinction ordinaire sur les responsabilités est observée : il faut prouver contre un capitaine qu'il est en faute. Si l'on ne fait pas cette preuve, il en est comme dans tout autre cas fortuit, où celui qui ne peut imputer justement à autrui le dommage qu'éprouve sa chose en supporte la perte.

653. On voit, par ce qui vient d'être dit, qu'il existe trois espèces d'abordage : celui qu'on peut nommer abordage *par force majeure;* celui dont la cause est inconnue, quoiqu'il soit probablement le fait de quelqu'un, ce qu'on peut appeler abordage *fortuit;* enfin l'abordage par faute d'un auteur connu, ce qu'on pourrait nommer abordage *quasi-délit.* Cet ordre de définitions est aussi celui qu'on doit suivre pour se décider par les présomptions. L'abordage est présumé causé par force majeure; mais celui qui a souffert, et ne veut pas supporter seul le dommage qui lui est fait, peut prouver que l'accident a une autre cause. Cela démontré, l'abordage est censé fortuit, et alors celui qui ne veut pas supporter la moitié du dommage doit faire la preuve du quasi-délit ou du délit qu'il impute à son adversaire, pour le forcer à supporter et à réparer seul les effets de l'accident.

L'usage a introduit quelques règles, qui peuvent servir à déterminer, dans le doute, si l'abordage doit être considéré comme fortuit, ou peut être imputé à un des capitaines : 1° lorsque deux navires se présentent pour entrer dans le même port, le plus éloigné doit attendre que le plus proche soit entré; et s'ils s'abordent, le dommage est imputé au der-

nier venu, tant qu'il ne prouve pas qu'il n'y a eu aucune faute de sa part; 2° en cas de concours de deux navires, le plus petit doit céder au plus gros; 3° le navire qui sort du port doit faire place à celui qui entre; 4° celui qui sort le second est censé avoir abordé celui qui est sorti le premier; 5° la présomption est contre le navire qui met à la voile pendant la nuit; 6° le navire qui navigue à voiles déployées est présumé avoir, par faute de son capitaine, abordé celui qui, étant à la cape ou amarré, ne peut se mettre à l'écart, quand même l'équipage de ce navire aurait été averti de lever l'ancre et de se déplacer, s'il en a été empêché par défaut de temps, par crainte d'un plus grand danger ou autre motif légitime; 7° celui qui est mal placé dans le port, ou qui ne garde pas la distance prescrite, est réputé en faute; 8° le navire amarré dans un lieu qui n'est pas destiné à cet effet, ou mal amarré, ou dont les câbles sont insuffisants, ou qu'on a laissé sans gardien, est également réputé en faute; 9° il en est de même de celui qui avait ses ancres sans gaviteaux ou bouées servant de signes pour en faire reconnaître la place et prévenir du danger de s'en approcher; 10° lorsque deux navires naviguant, l'un avec le vent arrière, tandis que l'autre a le vent au plus près, sont dans une direction telle qu'ils peuvent se rencontrer en un point d'intersection, c'est à celui qui a le vent arrière à prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter l'abordage, et à manœuvrer de manière à passer en poupe de l'autre navire, s'il y a pour lui la moindre incertitude de pouvoir franchir le premier le point d'intersection. C'est évidemment aux juges de première instance et d'appel qu'il appartient d'apprécier les faits et le degré de faute qui peut rendre l'un des capitaines passibles de dommages-intérêts envers l'autre (1).

654. Toute action tendante, soit à obtenir la réparation du dommage causé par un abordage dont l'auteur est connu et en faute, soit à faire contribuer à un abordage fortuit, est

---

(1) Rej., 7 juillet 1835, D. 35, 1, 388.

éteinte lorsque l'accident est arrivé dans un lieu où le capitaine pouvait agir, et qu'il a laissé passer vingt-quatre heures sans faire sa réclamation, ou si cette réclamation n'a pas été suivie d'une demande en justice formée dans le mois. On voit par là que, si deux navires s'abordaient en mer, le délai de vingt-quatre heures ne pourrait courir que du moment de l'arrivée du navire dont le capitaine se plaint. On sent les motifs qui ne permettent pas d'accorder un plus long délai; les accidents maritimes sont si fréquents, et se succèdent quelquefois si rapidement, qu'il pourrait arriver qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrît, dans un intervalle de temps assez court, d'autres avaries, dont le capitaine dissimulerait la cause, pour les faire considérer comme suite ou effets directs de l'abordage. Au surplus, les règles que nous avons données, n° 240, sur la prescription et les causes qui peuvent la suspendre ou l'interrompre, devraient être observées.

Com. 435, 436.

§ II.

De l'obligation de secourir d'autres navires.

655. C'est une règle de droit naturel que chacun fasse pour obliger un autre ce qui n'a rien de coûteux ou de pénible pour lui. Ainsi, le capitaine d'un navire qui en rencontrerait un autre manquant de vivres, doit lui en vendre, lorsque lui-même en a au delà de ses besoins. Mais cette obligation, purement naturelle, n'est pas susceptible de faire l'objet de lois positives. La loi civile a étendu ces règles dans des vues d'intérêt commun, et commande souvent de faire quelque chose, de souffrir une privation ou un dommage, pour éviter une perte ou un malheur plus grand à autrui. Souvent en effet les règlements généraux ou locaux imposent aux capitaines de navires, non-seulement des précautions, mais encore des obligations, dans l'intérêt des autres navires placés, ou qui doivent entrer dans un même port. Des dispositions de ces règlements, ou l'autorité chargée de la police du port, déterminent, dans ce cas, si le travail ou les soins

donnés doivent être rétribués, et fixent des indemnités pour lesquelles la nature des choses ne permet pas qu'il y ait de convention antérieure. Ainsi, lorsqu'un navire est en danger d'être abordé par un autre, ou sur le point d'éprouver un dommage quelconque, et que cet accident peut être évité par le déplacement de l'autre navire, le capitaine doit déférer à la réquisition qui lui est faite, et répond des suites de son refus, même de son retard. Si, dans ces circonstances ou dans toutes autres semblables, un navire qui fait la manœuvre requise pour le salut de l'autre, éprouvait un dommage sans la faute de son capitaine ou de l'équipage, l'indemnité pour les avaries qu'aurait éprouvées le chargement, et la réparation du dommage seraient une dette du navire secouru, à moins que les règlements locaux ne s'y opposassent ou n'ordonnassent le partage de la perte. A plus forte raison, le capitaine d'un navire ne devrait-il pas réparer la perte qu'en manœuvrant il aurait causée, sans sa faute, au navire dont il aurait voulu éviter le choc. Par suite des mêmes principes, s'il arrivait qu'un navire fût porté par la violence des vents, des flots ou d'un courant contre un autre navire, et qu'il n'eût d'autre moyen de salut que de couper les câbles de ce navire, ou de lui causer un autre dommage, le capitaine ne pourrait être passible ni de réparations ni de dommages-intérêts, parce que la nécessité à laquelle on est réduit, sans sa faute, est la plus impérieuse des lois; l'équité voudrait seulement que le dommage fût supporté en commun.

§ III.

Des voyages de conserve.

656. On appelle *conserve* la convention que font plusieurs capitaines de navires de ne pas s'abandonner, soit pendant leur voyage, soit depuis *tel* point jusqu'à *tel* autre, afin de se prêter secours mutuel, ou de se défendre, soit contre les ennemis communs, soit contre l'ennemi de l'un d'eux qui voudrait l'attaquer. Un capitaine ne peut refuser de marcher de conserve, si les armateurs le lui ont ordonné; et, comme nous

l'avons vu n° 639, il répond de toute infraction à ses instructions. S'il n'en a point reçu, et que les dangers qui n'existaient pas ou n'étaient pas connus à son départ lui fassent sentir l'utilité d'une telle association, il a droit de la former, après en avoir fait constater la nécessité par les principaux de l'équipage; et les dépenses extraordinaires qui en résultent sont supportées suivant les règles que nous donnerons n°s 731 et suivants. Le plus considérable des navires, ou, en cas d'égalité, celui que monte le plus ancien capitaine, est désigné pour commander et porte le nom de *navire directeur*. Cette convention est une véritable société, dans laquelle les forces des navires, les soins, les secours et le courage de chacun des équipages forment la mise respective. Ainsi, le capitaine qui ne ferait pas son devoir, dans le cas d'attaque ou de danger d'un des navires associés, serait condamné à des dommages-intérêts. Il en serait de même de celui qui abandonnerait le convoi, sans une cause légitime, si, par son absence, il était arrivé quelque perte que sa présence eût pu empêcher. Du reste, c'est par les conventions particulières des parties, ou, s'il n'y en a pas de spéciales, par les circonstances, qu'on doit se décider.

CHAPITRE III

De l'effet des engagements ou des fautes du capitaine.

657. Le capitaine peut, dans les diverses circonstances que nous venons de considérer, et dans toutes autres semblables, contracter des engagements volontaires, ou donner lieu, par ses faits, soit à des quasi-contrats, soit à des réparations de délits ou de quasi-délits. D'un autre côté, l'exécution du mandat qu'il a reçu crée à son profit des droits contre son commettant. Il en résulte qu'on peut le considérer sous deux rapports : sous le premier, nous avons à examiner les obligations personnelles du capitaine, tant envers l'armateur qu'envers les tiers; sous le second, ce à quoi l'armateur est tenu

tant envers le capitaine qu'envers les personnes avec qui celui-ci a contracté. Nous en ferons l'objet de deux sections.

SECTION PREMIÈRE.

Des engagements personnels du capitaine.

658. Comme préposé salarié de l'armateur, le capitaine est obligé envers celui-ci ; mais la nature de ses fonctions veut qu'il ait encore des obligations personnelles envers ceux qui chargent des marchandises dans le navire, quoiqu'il ne traite avec eux qu'en qualité de préposé de l'armateur. Si celui-ci a chargé ses propres marchandises, ces mêmes obligations personnelles ont lieu indépendamment de celles que nous allons indiquer. Nous ne parlerons ici que de la première espèce de ces engagements ; nous traiterons des autres dans le chapitre troisième du titre IV.

En louant ses services à l'armateur, le capitaine ne s'engage pas seulement à faire un travail quelconque, il accepte le mandat de le représenter dans tout ce qui sera nécessaire pour l'in-
Nap. térêt de l'expédition entreprise. Il est donc garant de toutes
1992. fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions, soit
Com. 221. qu'elles proviennent d'un défaut de prévoyance, soit qu'elles aient été causées par ignorance de son art ou des obligations que les lois, les règlements locaux ou les usages du commerce lui imposent. La règle générale qu'on peut poser, c'est qu'il est réputé en faute, soit pour avoir fait ce qu'il ne devait pas, soit pour n'avoir pas fait ce qu'il devait, tant qu'il ne peut s'excuser sur la force majeure, d'après les principes expliqués n° 238. Il est difficile de donner des règles bien précises sur une matière aussi délicate par la variété infinie des circonstances. Tout ce qu'il est possible de dire, c'est que les tribunaux doivent scrupuleusement apprécier les faits et les résultats du rapport du capitaine et de l'interrogatoire de l'équipage. Présumer que le capitaine est en faute par cela seul qu'il ne prouve pas, d'une manière positive, que l'événement dont on veut le rendre responsable est imputable à *tel* ou *tel* fait, à *telle* ou *telle* personne, serait pousser trop loin la sévérité ; cette preuve

formelle est souvent impossible. Présumer toujours que le capitaine n'a aucun tort, tant que la preuve de ce tort n'est pas faite contre lui, ne serait pas moins injuste. C'est aux tribunaux qu'appartient une appréciation, sur laquelle il n'était pas possible que le législateur donnât des règles précises.

La nature des fonctions du capitaine ne permet pas qu'en toute occasion il consulte, ni même qu'il soit obligé de consulter l'armateur; mais il est en faute chaque fois que, la loi l'y obligeant, ou indiquant les moyens d'y suppléer, il manque à ce devoir. Dans les cas mêmes où la loi ne l'y soumet pas, il ne peut s'en dispenser, s'il a des intérêts opposés à ceux de son commettant. Comme il reçoit un salaire, il serait, d'après l'article 14 de la loi du 10 avril 1825 et l'article 92 du décret du 24 mars 1852, puni de la réclusion, s'il se permettait quelques infidélités ou abus de confiance dans Com.
sa gestion, en supposant des dépenses, dommages, etc., ou 236.
en exagérant les véritables, en retenant quelque chose de ce qui lui a été confié, ou en dissimulant quelques-unes de ses recettes, en empruntant ou en vendant des marchandises sans nécessité constatée. Il doit, en conséquence, rendre compte Nap.
de sa conduite, de ses recettes et dépenses; il ne lui est pas 1993.
permis de s'approprier, sans le consentement de l'armateur, comme on le verra n° 708, quelque chose que ce soit de ce qu'il a pu recevoir, à titre de gratification ou autrement, sous les noms de *chapeau, étrennes,* etc., des personnes avec lesquelles il a contracté. Par suite des mêmes principes, si, par sa faute ou son délit, il occasionne des poursuites, des déchéances ou autres pertes, il doit, indépendamment des peines prononcées par l'article 13 de la loi du 10 avril 1825, en indemniser les parties intéressées. Il ne serait pas fondé à s'excuser sur ce qu'il a voulu échapper à l'application des règlements locaux, qui lui imposaient quelque gêne ou des perceptions de droits, à moins qu'il n'en eût reçu l'ordre exprès ou présumé par l'objet de l'expédition; ce qui toutefois ne l'excuserait pas, s'il était poursuivi pour ces faits par l'autorité ou par l'administration publique.

659. Mais le capitaine n'est point personnellement obligé, envers ceux avec qui il a traité, à l'exécution des engagements qu'il a contractés dans l'ordre de ses fonctions et en sa qualité de capitaine, à moins qu'il n'ait excédé ses pouvoirs, ses instructions, ou que de toute autre manière il ait manqué de remplir ses obligations, par exemple en commettant un délit ou quasi-délit. Alors, il est moins engagé par le contrat que par cette contravention. C'est la conséquence de ce qui a été dit n° 561. Il est encore obligé directement, même lors-
Nap. qu'il n'a point excédé ses pouvoirs, s'il a déclaré formellement
1997. qu'il entendait s'engager personnellement, ou quand cette obligation résulte de l'acte qu'il a souscrit : par exemple, si, faisant un emprunt régulier, il tirait des lettres de change, il serait garant envers les tiers-porteurs, conformément aux principes expliqués n° 580.

Néanmoins, dans les cas mêmes où le capitaine n'est point obligé envers les tiers, il est d'usage de diriger la demande contre lui, non pour le faire condamner personnellement, ni pour lui faire exécuter la condamnation, mais pour obtenir une reconnaissance régulière et exacte de l'obligation : car l'armateur qui serait assigné ne manquerait pas de demander la mise en cause du capitaine, afin de faire décider si l'engagement allégué est véritable, et l'introduction d'une demande directe contre le capitaine prévient cette sorte d'exception.

SECTION II.

Des engagements de l'armateur envers le capitaine et les tiers avec lesquels celui-ci a contracté.

660. Indépendamment du droit d'exiger le prix de ses services, comme nous le dirons dans le titre suivant, le capitaine a, comme tout mandataire, conformément aux principes expliqués n°s 558 et 561, celui de se faire rembourser
Nap. par son commettant des avances qu'il a faites pour lui, et
1999. d'être garanti des suites des engagements qu'il a contractés, en s'obligeant personnellement, pourvu qu'il n'ait, ni excédé ses pouvoirs, ni commis de faute. Il a même ce droit, quoi-

qu'il ait excédé ses pouvoirs, si ce qu'il a fait était nécessaire, ou devait, dans l'ordre naturel des choses, être profitable à son commettant; c'est la conséquence des principes développés n° 562; leur application servirait à décider si le capitaine peut faire réparer le navire, et emprunter pour cet objet dans les cas prévus n° 630, soit qu'il prétende n'avoir pas su que l'armateur était sur les lieux ou y avait un fondé de pouvoirs, soit que, ne pouvant nier qu'il en fût instruit, il ait négligé de se faire autoriser. On déciderait aussi, d'après les mêmes principes, s'il a pu faire un emprunt pur et simple plutôt qu'un emprunt à la grosse, pour se procurer les deniers nécessaires.

661. Les tiers, qui ont traité avec le capitaine, ont action contre l'armateur qui l'a préposé, à raison de tout ce qu'il a fait pendant sa préposition, comme on l'a vu n° 560; mais il faut que ces personnes aient pris les précautions légales. Ainsi, l'armateur ne répond pas des choses chargées sans mention sur le livre de bord, ni, à plus forte raison, d'un mandat de gestion qu'un chargeur aurait donné au capitaine. Celui qui a traité ainsi avec le capitaine n'a de droits que contre lui. Si quelquefois il peut agir contre l'armateur, soit en prouvant qu'il a profité de l'affaire, soit en arrêtant les sommes qu'il doit au capitaine, c'est par suite d'autres principes de droit que nous avons expliqués plus haut.

L'armateur n'est point tenu des engagements que les lois interdisent entièrement au capitaine, ou qu'elles ne permettent de contracter avec lui qu'après l'observation de certaines formalités. Ainsi, nous avons vu, n° 606, que le capitaine ne pouvait vendre le navire qu'après en avoir fait juger l'innavigabilité : celui qui l'achèterait sans ce préalable ne serait pas recevable à exciper de sa bonne foi. On n'est jamais de bonne foi lorsqu'on ne se conforme pas aux lois, que personne n'est censé ignorer. Mais si le capitaine a trompé le magistrat pour obtenir les autorisations nécessaires, le tiers, contre qui on ne prouvera pas de connivence, sera en règle.

662. Quant aux engagements que la loi n'interdit point au capitaine, et pour lesquels elle n'exige que des précautions personnelles à ce dernier, l'armateur en est tenu, sans pouvoir opposer que son préposé a outre-passé ses instructions ou abusé de sa confiance. Ainsi, nous avons vu, nos 629 et 630, que le capitaine ne peut louer l'équipage, ou faire travailler
Com. 223, 232. au radoub du navire, sans le concours de l'armateur ou de son fondé de pouvoirs, présent sur les lieux; nous verrons qu'il en est de même pour la location du navire; les tiers, à qui on ne prouve pas qu'ils ont dû connaître ou connu cette présence, n'en auront pas moins contre l'armateur tous les droits que produirait l'engagement, si réellement il avait été absent, sauf la responsabilité du capitaine envers ce dernier.

663. L'armateur est en outre tenu civilement de toutes les suites des délits ou des quasi-délits commis par le capitaine, dans les actes ou les faits dont se compose sa préposition.

Com. 216. La distinction qui résultait de la rédaction primitive du Code de commerce, entre les engagements pour lesquels on doit supposer la volonté de l'armateur d'être engagé par son préposé, et les crimes, délits ou quasi-délits pour lesquels il n'est pas naturel de croire que l'armateur ait voulu donner un mandat, distinction que la jurisprudence avait reconnue (1), a été abolie par la loi du 14 juin 1841.

Cette loi autorise l'armateur à s'affranchir par l'abandon du navire et du fret, non-seulement de la responsabilité civile des faits et délits du capitaine, mais encore de tous les engagements contractuels relatifs au navire et à l'expédition, soit que le capitaine ait emprunté pour mettre le navire en état
Com. 298. de partir, comme on l'a vu nos 621 et 630, soit qu'au cours du voyage il ait vendu ou mis en gage les marchandises des chargeurs, ou qu'il ait pris leurs vivres pour le besoin commun, ainsi qu'on l'a vu no 644. Cet abandon peut incontestablement avoir pour résultat d'annihiler entièrement les

(1) Cass., 16 juillet 1827, D. 27, 1, 307. Rej., 14 mai 1833, D. 33, 1, 248. Cass., 1er juillet 1834, D. 34, 1, 294.

droits des créanciers, si le navire périt ultérieurement, ou si le sauvetage des débris ne produit pas de quoi les payer intégralement. Dans ce nouveau système, quelle que soit l'espèce d'engagement qu'un capitaine ait pris envers des tiers, l'armateur ne doit à ces prêteurs, chargeurs ou passagers, rien de plus que l'abandon du navire et du fret, et c'est seulement lorsqu'il ne veut pas leur faire cet abandon qu'il doit les payer.

A la vérité, la loi du 14 juin 1841 accorde à l'affréteur unique ou aux chargeurs divers des marchandises que le capitaine veut prendre ou vendre, la faculté de s'opposer à la vente ou à la mise en gage de ces objets, en exigeant qu'ils soient déchargés, et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé. Lorsqu'il n'y a pas d'accord entre tous les chargeurs, ceux qui veulent se soustraire à l'exercice des droits du capitaine ne peuvent décharger leurs marchandises qu'en payant la totalité du fret, quoique le voyage ne soit pas terminé.

Mais cette disposition ne prévoit pas toutes les difficultés : elle suppose que le navire est arrêté, soit dans un port, soit dans une rade, où le besoin de disposer des marchandises des chargeurs se manifeste. Il peut arriver que la nécessité de s'emparer des vivres qu'un chargeur aurait dans le navire, Com.
comme objet de commerce ou comme objet particulier de sa 249.
consommation, ait lieu en pleine mer; et dans ce cas, le chargeur ou passager est privé de la faculté de se soustraire à la mainmise du capitaine.

Dans le nouveau système, qui permet à l'armateur de se libérer des engagements contractés par le capitaine, on n'a pas même excepté le cas où il s'agit de dégager un otage, que ce capitaine aurait donné pour sûreté du rachat du navire, comme on l'a vu n° 642, ce qui paraît bien rigoureux; car si le navire périt, ou se trouve valoir moins que le prix du rachat, il est évident que l'armateur fera l'abandon, et que l'otage ne sera pas délivré jusqu'à ce qu'une contribution pour le prix de sa rançon ait eu lieu, comme on le verra n° 740, et qu'elle ait fourni les fonds nécessaires.

L'armateur devant délaisser le fret, nous pensons que s'il l'avait touché en tout ou en partie, par avance, il devrait en rapporter le montant; et s'il était chargeur de quelques marchandises, il en devrait compter le fret à dire d'experts. Nous sommes même porté à croire que si le navire était assuré, les créanciers, à qui l'abandon est fait, auraient le droit d'exiger le montant de l'assurance, par le même motif qui nous a fait dire, n° 271, que l'acquéreur d'une chose assurée avait droit au prix dû par l'assureur, en cas de perte : en effet, l'abandon est une translation de propriété, une dation en payement.

L'armateur peut faire cet abandon en tout temps et en tout état de cause : ainsi, de ce qu'il aurait satisfait quelques réclamants, de ce qu'il aurait défendu au fond à une demande en contestant sa quotité, de ce qu'il aurait payé un à-compte, il n'en résulterait pas de fin de non-recevoir contre l'offre de cet abandon.

664. La loi du 14 juin 1841 apporte à la faculté d'abandon indéfini accordée à l'armateur une modification qui doit être remarquée. Elle est déniée à celui qui est en même temps
Nap. capitaine et propriétaire du navire. On rentre alors dans le
2092. droit commun.

Si le capitaine est seulement copropriétaire, son obligation indéfinie pour les dettes relatives au navire et à l'expédition est réduite à la proportion de son intérêt. Ainsi, en supposant qu'il soit propriétaire d'un quart, et que les dettes montent à 100,000 francs, il ne sera obligé personnellement qu'à 25,000 francs; et dès que les autres copropriétaires abandonneront le navire et le fret, qui peut-être n'ont pas de valeur, non-seulement ceux-ci, mais même le capitaine qui a contracté les dettes, seront libérés des 75,000 francs restants.

Nous croyons devoir ajouter à cette modification, très-imparfaite selon nous, une autre qui nous paraît résulter de la nature des choses. Si, comme il arrive souvent, l'armateur

avait confié au capitaine, outre la conduite du navire, un mandat de gérer sa cargaison, les engagements de ce dernier à cet égard l'obligeraient, sans qu'il pût se libérer par l'abandon des marchandises expédiées, ou de celles qui auraient été achetées en remplacement. On rentre, en ce cas, dans les principes expliqués n° 561, sur les obligations que tout commettant contracte par ses préposés.

Tout ce qui vient d'être dit s'applique aux faits ou engagements de celui qui aurait été substitué au capitaine, non-seulement dans les cas où l'art. 25 de la déclaration du 21 octobre 1727 appelle un officier pour remplacer le capitaine malade ou décédé, mais encore lorsque ce dernier a mis quelqu'un en sa place, comme on l'a vu n° 637. Mais il n'en serait point ainsi des engagements pris par l'affréteur du navire qui le monterait, si le capitaine n'y avait pas concouru (1).

665. Le choix de l'équipage étant un fait du capitaine dans l'ordre de ses pouvoirs, auquel l'armateur concourt quelquefois, il est de même tenu des délits et déprédations commis par les gens qui le composent. Néanmoins, si le navire est armé en guerre, comme il lui est moins aisé de les prévoir et de les prévenir, il n'est responsable des délits et déprédations commis en mer, en contravention aux lois sur la course maritime, soit par les gens de guerre qui sont sur le navire, soit par l'équipage, que jusqu'à concurrence du cautionnement qu'exige de lui l'art. 20 de l'arrêté du gouvernement du 22 mai 1803 (2 prairial an XI), pourvu qu'il n'en soit, ni participant, ni complice, et qu'il n'en ait pas volontairement profité. L'acte de ce cautionnement a pour objet de répondre à tous intéressés, au nombre desquels sont compris les propriétaires des marchandises ou navires injustement capturés, de tous dommages, pertes, pillages, pirateries, qui auraient été commis à leur égard (2). Il répond également au gouvernement des droits, que, dans certains

Com. 217.

(1) Cass., 11 juin 1845, D. 45, 1, 279.
(2) Rej., 18 nivôse an XIII, D. 5, 2, 85.

cas, les capteurs de navires ou de marchandises doivent acquitter, conformément aux règles sur les prises (1). Si le navire porte en équipage, garnison et gens de mer, moins de cent cinquante hommes, le cautionnement est de trente-sept mille francs, et peut être fourni par l'armateur : c'est alors plutôt une soumission de payer qu'un véritable cautionnement. Cependant, s'il est fourni par un tiers, celui-ci est solidaire, et ne peut opposer le bénéfice de discussion. Si le navire est monté par plus de cent cinquante hommes, le cautionnement est de soixante-quatorze mille francs, et doit nécessairement être donné par l'armateur, solidairement avec le capitaine et deux personnes non intéressées dans l'armement.

666. Nous avons parlé, dans les numéros précédents, de la responsabilité envers les tiers, à laquelle est assujetti l'armateur, que nous supposons être en même temps propriétaire du navire. Dans le cas où le propriétaire d'un navire, s'étant borné à l'affréter, ou en ayant concédé la jouissance à un titre quelconque, tel que nantissement ou autre semblable, le choix du capitaine aurait été fait par le fréteur ou engagiste, et par suite l'équipage formé du consentement de ce dernier, les tiers, qui n'auraient pas contracté avec ce fréteur ou avec le capitaine en son nom, pourraient agir contre le propriétaire du navire. La seule différence entre ces deux cas est que, si le propriétaire a choisi le capitaine, il répond de ses faits, même envers l'armateur, qui n'avait pas, comme on le verra dans la suite, droit d'en substituer un autre; tandis que si l'armateur a fait le choix, le propriétaire a contre lui une action en garantie pour raison des poursuites qu'il encourrait à l'occasion des faits de ce capitaine.

(1) Rej., 26 août 1807, Sirey, 7, 2, 818.

TITRE III.

DES GENS DE MER ET DES ENGAGEMENTS RELATIFS AU LOUAGE DE LEURS SERVICES.

667. Le service d'un navire est fait, sous la direction du capitaine, par un grand nombre de personnes, qui portent diverses qualifications. Toutes ces personnes, et le capitaine lui-même, considéré comme locateur de ses services, sont compris sous la dénomination collective de *gens de mer*. Lorsqu'on veut distinguer le capitaine, et qu'il est en opposition avec ceux qui lui sont subordonnés, ces derniers prennent Com.
le nom de *gens de l'équipage*. Il est important de ne pas 272.
perdre de vue cette distinction, nécessaire dans un grand nombre de circonstances.

Ils sont, selon la nature de leurs emplois, placés sous la surveillance des autorités militaires de la marine, des commissaires de l'inscription maritime, des consuls, des syndics et autres agents maritimes, et l'art. 85 du décret du 24 mars 1852 punit dans diverses proportions ceux qui outragent par gestes, paroles, menaces, ces officiers, fonctionnaires ou agents dans l'exercice de leurs fonctions ou à l'occasion de cet exercice.

Nous diviserons ce titre en trois chapitres : le premier traitera des engagements des gens de mer en général; le deuxième, des règles particulières aux engagements des gens de l'équipage; le troisième, des conventions que peuvent faire les gens de mer avec des personnes qui leur confient le soin de vendre des marchandises et d'en acheter d'autres en retour, ce qu'on appelle *contrat de pacotille*.

CHAPITRE PREMIER.

Des engagements des gens de mer en général.

668. Assez ordinairement, le prix du louage des gens de mer est fixé en argent; il arrive aussi qu'ils conviennent avec

l'armateur de partager avec lui les produits, soit des opérations entreprises, soit du transport des personnes et des objets qui seront embarqués. Cette espèce particulière d'engagement doit être considérée séparément. En conséquence, nous diviserons ce chapitre en trois sections : la première offrira des règles communes à tous les engagements des gens de mer; la seconde traitera des engagements à prix déterminé, la troisième des engagements au *profit* ou au *fret*.

SECTION PREMIÈRE.

Règles communes à toutes espèces d'engagements des gens de mer.

669. Nous avons vu, n° 625, comment était constaté l'engagement du capitaine : c'est dans le chapitre suivant que nous ferons connaître ce qui est particulier aux gens de l'équipage. Il sera question ici de ce qui est commun aux uns et aux autres.

Nul ne peut être admis à s'engager pour le service d'un navire, à quelque titre et pour quelques fonctions que ce soit, s'il n'est compris dans l'inscription maritime, suivant les règles déterminées par l'ordonnance du 31 octobre 1784, la loi du 7 janvier 1791 et celle du 25 octobre 1795 (3 brumaire an IV). Tout homme de mer engagé pour le service d'un navire est tenu de s'y rendre au jour déterminé par la convention ou l'usage. S'il a été engagé dans un autre quartier maritime que celui du port d'armement, les art. 8 et 10 de l'arrêté du 26 mars 1804 (5 germinal an XII) lui accordent une indemnité de conduite, réglée à proportion du trajet qu'il doit faire, et de son grade; à moins qu'une convention n'en dispense celui qui l'a engagé. En cas de refus ou de retard, l'homme de mer engagé peut être poursuivi comme déserteur, conformément à l'art. 14 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784, au titre XVIII de la même ordonnance, à l'art. 55 de la loi du 22 août 1790, et à l'art. 65 du décret du 24 mars 1852. Les commissaires de l'inscription maritime en France, et les consuls en pays étrangers, conformément aux art. 25 et 26 de l'ordonnance du 29 octobre

1833, sont chargés de la recherche de ces déserteurs, et de veiller à l'exécution des lois à cet égard. Ces officiers sont, tant d'après l'ordonnance du 31 octobre 1784, que d'après l'art. 2 de l'arrêté du 26 mars 1804, investis du droit de juger administrativement les causes sur lesquelles un homme de mer se fonderait pour se dégager.

En général, l'appréciation de ces motifs dépend des personnes et des circonstances. Il est *telle* excuse qui serait jugée valable de la part d'un homme de *tel* grade, et ne serait pas ainsi considérée à l'égard d'un homme d'un grade différent. D'un autre côté, l'impossibilité physique pourrait n'être pas toujours une cause qui dispensât des dommages-intérêts et des peines que les règlements prononcent : telle serait la position d'un homme de mer hors d'état de remplir ses engagements par l'effet d'une détention que son inconduite lui aurait attirée.

670. La faveur des expéditions maritimes a porté le législateur à déroger, dans leur intérêt, aux règles du droit commun : c'est ainsi qu'un décret du 2 septembre 1793 déclare que le délai pour attaquer en cassation les arrêts rendus contre les gens de mer ne court point tant qu'ils sont en voyage. La contrainte par corps ne peut être exercée contre eux, s'ils sont Com.
à bord, ou déjà montés sur des chaloupes pour se rendre à 231.
bord d'un navire prêt à faire voile. Nous avons déjà expliqué, n° 610, ce qu'on entendait par cette dernière expression. Mais il faut que la cause de l'arrestation soit *civile*, c'est-à-dire autre qu'une contravention, un délit ou un crime. Il faut encore que la dette ne soit pas contractée pour le voyage qui va avoir lieu : par exemple, la contrainte par corps pourrait être exercée, s'il s'agissait d'une condamnation prononcée contre le capitaine pour aliments fournis à lui ou aux gens de l'équipage par son ordre. Néanmoins, en ce qui concerne ces derniers, on ne considère pas comme dépense relative au voyage projeté celle qu'ils auraient faite pour aliments, même avant que l'armateur eût commencé à les nourrir, en éta-

blissant ce qu'on appelle *marmite à bord*. Dans les cas où une dette de cette nature ne donnerait pas lieu à poursuivre l'armateur ou le capitaine, elle ne serait que l'objet d'une action ordinaire contre les débiteurs. Par suite de cette faveur, lors même que la dette est pour le voyage, le débiteur peut encore obtenir sa liberté, s'il donne caution. Mais cette indulgence n'existant que pour la personne, et dans l'intérêt de la navigation, le créancier, quel qu'il soit, peut poursuivre ses droits sur les biens de son débiteur, autres cependant que
Proc. 592. ses hardes et équipages de voyage, puisque ce serait lui enlever indirectement les moyens de partir. L'obligation de la caution ne saurait être d'acquitter la dette dans les termes de l'engagement du débiteur. En effet, puisqu'on exerce la contrainte par corps, la dette est nécessairement exigible ; et s'il fallait que la caution payât à l'instant, la faculté d'en donner une pour obtenir la liberté deviendrait illusoire. La caution ne s'oblige donc, comme on l'a vu n° 610 pour le navire, qu'à la représentation de la personne du débiteur, quand le voyage sera terminé, ou à payer, s'il déserte, si, par tout autre fait volontaire, il ne revient pas à la fin de son engagement, ou enfin si à son retour il n'acquitte pas la dette.

Com. 251. **671.** Les gens de mer ne peuvent rien charger sur le navire, sous quelque prétexte et quelque dénomination que ce puisse être, s'ils n'en ont reçu l'autorisation de l'armateur. Peu importerait qu'ils offrissent d'en payer le fret, cet armateur ayant pu compter sur l'emplacement total et libre du navire. Mais cette prohibition ne s'étend pas aux effets qui leur appartiennent, et qu'on appelle le *coffre* ou la *portée des mariniers*. Dans l'usage, on tolère même qu'ils placent dans ce coffre, autant qu'il peut en contenir, des marchandises et des objets autres que les hardes et effets à leur usage : c'est ce qu'on nomme le *port permis*. A moins d'une convention particulière, ce port permis ne peut être cédé; et l'homme de mer qui n'en use pas ne peut réclamer de l'armateur une indemnité pécuniaire. Les tribunaux pourraient seuls, d'après

les circonstances, fixer les limites de ce port permis, ainsi que celles de la liberté qu'on laisse assez habituellement au capitaine de placer des marchandises pour son compte dans la chambre qu'il occupe. C'est ainsi que cette faculté n'est point admise quand le navire est destiné à la course maritime, parce que la crainte d'exposer à la prise des objets précieux qu'ils porteraient pourrait empêcher les gens de mer d'attaquer l'ennemi avec intrépidité. A plus forte raison serait-elle interdite, si les objets chargés pouvaient compromettre la sûreté du navire.

672. Quelle que soit la manière dont un homme de mer s'est engagé, il ne peut, sans cause légitime, jugée comme on l'a vu nº 669, ou s'il n'est congédié, quitter le navire avant la fin du voyage, c'est-à-dire, suivant l'explication donnée nº 600, avant la fin de l'expédition maritime projetée, qui peut être faite pour l'aller et le retour, ou n'avoir pour objet que l'aller ou le retour. En général, on doit dire que les gens de mer sont présumés s'être loués pour l'un et l'autre, tant qu'il n'y a pas preuve, ou du moins présomption suffisante du contraire.

673. Le navire est affecté par privilége au payement des Com.
loyers des gens de mer, quel que soit leur grade, dans l'ordre 191.
des préférences que nous ferons connaître au titre VIII, et nous verrons aussi comment le fret leur est particulièrement affecté. Toute action en payement des loyers des gens de mer, de quelque manière qu'ils se soient engagés, est prescrite par Com.
le laps d'un an depuis la fin du voyage, à moins qu'il n'y ait 433,
cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judi- 434.
ciaire, comme nous l'avons vu nº 240.

SECTION II.

Engagements des gens de mer pour un prix déterminé.

674. L'engagement contracté par les gens de mer, qui louent leurs services pour un prix déterminé, peut être fait : ou moyennant une certaine somme fixée pour tout le voyage, Com.
quelle qu'en soit la durée, ce qu'on appelle *engagement au* 252.

voyage; ou moyennant une somme pour chaque mois que dure le voyage, ce qu'on nomme *engagement au mois;* et, dans ce cas, le mois commencé est acquis, quoique le voyage soit achevé avant le dernier jour.

Il ne serait pas impossible, quoique très-rare, que des gens de mer se louassent pour un temps déterminé, par exemple quatre, six mois. Dans ce cas même, on suivrait la règle que nous avons donnée n° 672; et l'homme engagé ne pourrait quitter qu'après la fin du voyage, sauf, s'il avait servi plus longtemps qu'il ne s'y était obligé, à réclamer une augmentation proportionnelle.

Outre les causes particulières qui peuvent mettre fin aux engagements d'un homme de mer, causes dont nous avons dit, n° 669, que le jugement appartenait aux commissaires de l'inscription maritime ou aux consuls de France en pays étrangers, et outre le congédiement soumis à des règles particulières, selon qu'il s'agit du capitaine ou des gens de l'équipage, les engagements des gens de mer, sans distinction, peuvent être résolus ou modifiés par des événements indépendants de leur volonté, dont l'effet est qu'ils servent moins ou plus longtemps qu'ils ne se sont engagés. Ces cas sont : la rupture, le retardement, la prolongation du voyage, la captivité, la maladie ou la mort de celui qui s'est engagé. Nous en ferons l'objet de six paragraphes.

§ Ier.

De la rupture de voyage.

675. La rupture de voyage, quand même elle serait volontaire ou causée par la faute de l'armateur, par exemple par sa faillite ou autre accident semblable, ne doit pas être confondue avec le congédiement, dans ses effets envers les gens de mer dont elle rompt l'engagement. La différence est sensible. La rupture de voyage consiste à ne point faire l'expédition projetée, ou à ne pas continuer celle qui est commencée, ou à faire la décharge du navire dans un lieu plus rapproché que celui pour lequel était la destination, ce qu'on nomme

raccourcissement de voyage. Elle est, de la part de l'armateur, une renonciation ou une modification à son entreprise. Le renvoi ou congédiement de quelques hommes de mer ne change rien aux dispositions projetées, et n'empêche pas que l'armateur n'exécute ou ne continue son expédition avec les hommes qui lui restent, ou avec ceux qu'il prend en remplacement. S'il est vrai que le congédiement puisse être la conséquence d'une rupture de voyage, il est vrai aussi que, sans renoncer à son entreprise, un armateur peut, par des raisons quelconques, congédier tout ou partie des gens qu'il a loués. On a vu déjà, n° 626, comment ce droit pouvait être exercé à l'égard du capitaine; et ce que nous avons dit fait connaître l'importance de la distinction entre la rupture de voyage et le congédiement, pour appliquer ce que nous dirons, dans le chapitre suivant, sur le congédiement des gens de mer.

La rupture de voyage peut avoir lieu par le fait ou la volonté de l'armateur ou du capitaine dont il est responsable, ou même par un fait étranger à sa volonté, qui n'aurait pas le caractère de force majeure, par exemple le fait des chargeurs, ce qui lui laisse ses droits d'indemnité contre qui de droit; nous la nommerons rupture *volontaire.* Elle peut aussi avoir lieu par des événements indépendants de toute faute ou volonté particulière; nous la nommerons rupture *forcée.* Ce sera l'objet des deux articles suivants. Mais, quelle que soit la cause qui y donne lieu, il y a des mesures spéciales prescrites pour que les gens de mer congédiés soient conservés à leur nation et obtiennent les moyens d'y retourner; on en verra l'explication n° 699.

Art. Ier. — *De la rupture volontaire de voyage.*

676. La rupture volontaire de voyage est la renonciation qu'un armateur fait à l'expédition qu'il avait projetée ou commencée. Si la rupture volontaire a lieu avant le départ du navire, les gens de mer loués au voyage ou au mois sont Com. 252. payés des journées par eux employées à l'équipement du navire, et retiennent en outre les avances qu'ils ont reçues, quel qu'en soit le montant; ou s'ils n'en ont pas reçu, il doit leur

être payé un mois de gages. Cette indemnité est due quand même la rupture du voyage ne leur causerait aucun préjudice, par exemple, s'ils trouvaient de suite à s'engager. Quand la rupture volontaire arrive après le départ, les gens de mer
Com. 256. loués au voyage sont payés de toute la somme qui leur a été promise. Ceux qui sont loués au mois sont payés du temps qu'ils ont servi, et reçoivent, pour toute indemnité, la moitié de leurs gages, pour le reste de la durée présumée du voyage; sans considérer si le tort qu'ils éprouvent est plus considérable, ou s'ils ont pu trouver à se louer de suite sur un autre navire. On doit leur payer en outre leurs frais de route, conformément à l'article 1er de l'arrêté déjà cité du 26 mars 1804. Mais les articles 4 et 5 de cet arrêté veulent que, s'il est possible de les renvoyer par mer dans leurs quartiers, cette voie soit toujours préférée; et alors il n'est point payé de conduite à ceux qui peuvent gagner des salaires en exerçant leur profession sur le navire où ils sont embarqués. L'article 1er du décret du 24 mars 1852, défend de déroger à ces dispositions.

ART. II. — *De la rupture forcée.*

677. Ce que nous avons dit de la rupture volontaire suffit pour montrer combien il est important de ne point la confondre avec la rupture forcée, puisque les effets en sont très-différents. Les principaux cas de force majeure qui amènent la rupture forcée du voyage sont : l'interdiction de commerce, l'arrêt de prince, la perte du navire, son état d'innavigabilité. Nous en ferons l'objet de quatre distinctions.

Dist. 1. *De la rupture de voyage par interdiction de commerce.*

678. L'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné, définie n° 641, est une cause légitime de rupture de voyage. Quand elle arrive avant le départ, il n'est point dû de loyers aux gens de mer; ils ne peuvent réclamer
Com. 253. que le salaire des journées par eux employées à équiper le navire. Quand elle arrive depuis le départ, soit qu'elle opère le retour dans le port d'où l'on sort, soit que le capitaine débarque dans un lieu plus rapproché, les gens de mer en-

gagés au mois touchent leurs loyers à proportion du temps Com.
qu'ils ont servi, et si l'engagement est au voyage, suivant 254.
une expertise par laquelle on les détermine d'après les probabilités de durée qu'offrait l'expédition. Ceux qui ont reçu une
avance supérieure à ce qui leur serait dû d'après ces bases, Com.
ne sont tenus à aucune restitution. 252, 258.

Dist. 2. *De la rupture de voyage par arrêt de prince.*

679. Nous avons vu, n° 640, ce qu'on appelait *arrêt de prince* ou *embargo;* et les notions que nous y avons présentées indiquent qu'il peut, suivant les circonstances qui l'accompagnent, opérer ou non une rupture de voyage. En effet, lors même que la durée de l'embargo n'a point été fixée, il peut être levé si promptement que l'armateur ne renonce pas à son entreprise; il produit alors un simple retardement, dont nous indiquerons bientôt les effets. C'est à l'armateur qu'il appartient de décider si l'embargo doit le faire renoncer à son expédition, et par conséquent produire la rupture du voyage; son intérêt garantit ici l'équipage de toute possibilité de fraude. Tout ce que nous avons dit sur la rupture Com.
du voyage par interdiction de commerce s'applique à celle 253, 254.
que produit l'embargo, qui peut avoir lieu aussi avant ou après que le navire ait mis à la voile.

Dist. 3. *De la rupture de voyage par perte du navire.*

680. Le navire peut périr de diverses manières, ou du moins sa perte, sans être absolue et totale, peut être telle qu'il n'y ait plus aucun moyen de l'employer à sa destination.
Les plus remarquables sont : le naufrage, l'incendie, la Com.
prise, la confiscation. Nous avons donné, n° 643, la défini- 258.
tion du naufrage. Il arrive assez généralement pendant la traversée. Il n'est pas toutefois impossible que, dans le port, un navire en chargement, détaché de ses ancres par la tempête, ou frappé par un choc extraordinaire, ne périsse avant le départ; on appliquerait alors les règles que nous venons de donner sur la rupture forcée du voyage non commencé, sauf la réduction de ce que les gens de mer ont droit d'exiger,

dans ce cas, à la valeur des débris du navire, comme il va être dit. Si, après le départ, le navire et les marchandises chargées périssent en entier par suite d'un naufrage, ou de
Com. 258. tout autre accident qui produise les mêmes effets, il n'est point accordé de loyers aux gens de mer. Le besoin de les intéresser à la conservation du navire et du chargement a fait admettre cette dérogation aux règles du droit civil, d'après lesquelles la perte du gage n'anéantit que l'action réelle, et
Nap. 2092. laisse subsister l'obligation personnelle, à la sûreté de laquelle une chose était spécialement affectée par privilége; mais ils ne sont point tenus de restituer les avances qui leur ont été faites.

681. Par conséquence de ce principe, si une partie du navire est sauvée, quelque peu considérable qu'elle soit, les gens de mer engagés au voyage ou au mois sont payés de
Com. 259. leurs loyers échus et de l'indemnité de conduite sur le produit des débris. On déduit à la vérité sur ce prix les frais de sauvetage faits par le capitaine, ou par l'autorité administrative, dans les cas indiqués nº 643, ou par des tiers que le seul sentiment d'humanité aurait pu exciter à sauver un navire abandonné par son propre équipage, comme on l'a vu nº 562. Cette déduction est fondée sur le principe du droit
Nap. 2102. civil, qui déclare privilégiés sur une chose les frais faits pour sa conservation. Alors, les gens de mer qui ont été em-
Com. 261. ployés au sauvetage participent à ce privilége pour les journées qu'ils y ont consacrées, dont le règlement est fait conformément à l'arrêté du gouvernement du 7 mai 1801 (17 floréal an IX), et à l'article 7 de celui du 26 mars 1804 (5 germinal an XII). Enfin, par une dernière conséquence du même principe, si la valeur des débris ne suffit pas, ou se
Com. 271. trouve absorbée par des priviléges qui passent avant les loyers des matelots, suivant les règles que nous donnerons dans le titre VIII, les gens de mer sont payés subsidiairement sur le fret des marchandises sauvées. Il pourrait même arriver que le navire pérît après avoir déjà gagné du fret. Par exemple,

si dans un voyage pour aller à Lisbonne et en revenir, le navire ne périt qu'au retour, le fret des marchandises rendues à Lisbonne est acquis et a été touché par l'armateur, ou a dû lui être payé, il est juste que ce fret acquis, étant le gage des gens de mer, soit employé à les payer pour le voyage d'aller, ou, si l'armateur était lui-même chargeur, qu'il leur en tienne compte.

682. Un navire peut être consumé par le feu dans plusieurs circonstances. La foudre peut l'incendier; des combustibles lancés par l'ennemi ou par des malfaiteurs, l'imprudence de quelques personnes de l'équipage ou de quelque passager, la fermentation des matières faisant partie du chargement, peuvent occasionner le même accident; le capitaine peut être réduit à y mettre le feu dans le cas dont nous avons parlé n° 642; enfin, comme on l'a vu n° 268, les autorités locales peuvent déclarer qu'un navire contient des germes de peste, et ordonner qu'il sera brûlé. Ces causes et autres semblables, en anéantissant le navire, opèrent une rupture forcée du voyage. Tout ce que nous avons dit sur la perte par naufrage recevrait alors son application.

683. La prise, qu'on ne doit pas confondre avec l'arrêt de prince, comme nous l'avons fait observer n° 640, est l'événement par lequel un navire tombe en la puissance d'un ennemi qui s'en empare dans la vue d'en dépouiller le légitime propriétaire. Par sa nature et ses effets, elle met fin à l'expédition pour laquelle les gens de mer s'étaient engagés, à moins que, par quelque événement, tel que la reprise du navire, qu'on nomme *recousse,* ou son relâchement, quand l'illégalité de la prise est reconnue, elle ne se réduise en un simple retard de voyage.

La confiscation, dont le résultat est aussi de dépouiller le propriétaire, différant de la prise en ce qu'elle est une peine pour infraction aux lois et règlements de l'autorité compétente, ne serait pas considérée comme une exception de force majeure. Si elle provenait d'une contravention de l'armateur,

il n'en serait pas moins tenu envers les gens de mer, comme en cas de rupture volontaire. Il en serait de même, si elle avait lieu par la faute du capitaine, dont il doit répondre, sauf son recours contre lui, et les peines prononcées par l'article 13 de la loi du 10 avril 1825. Si elle est imputable à quelques chargeurs, l'armateur est tenu aussi de payer les gens de mer, sauf son action en garantie.

Dist. 4. *De la rupture par innavigabilité du navire.*

684. L'innavigabilité définie n° 644 ne peut en général être une occasion de rupture de voyage que si elle arrive
Com. après le départ. Un navire ne devant sortir qu'en bon état,
225, l'armateur qui ne le ferait pas partir sous prétexte d'innavi-
252,
277. gabilité serait considéré comme rompant volontairement le voyage, à moins que cette innavigabilité n'eût été causée par accidents de force majeure arrivés dans le port de l'expédition. L'innavigabilité doit être constatée, comme on l'a vu n° 606; mais l'observation des formalités requises n'empêcherait pas que, par analogie des principes expliqués n° 715, les gens de mer ne fussent admis à prouver que, dès l'instant du départ, le navire était en mauvais état; que par conséquent la navigation n'a pas occasionné son innavigabilité, quoique sans doute elle ait pu l'augmenter. Dans le cas d'une telle preuve, la rupture de voyage serait réputée un fait de l'armateur, et soumise aux règles de la rupture volontaire. Dans les autres, il y aurait une distinction à faire : l'innavigabilité, reconnue irréparable, équivaudrait au naufrage du navire, et en aurait
Com. tous les effets; mais si le navire pouvait être réparé et mis en
389. état de continuer sa route, ou si le capitaine, trouvant à en
Com. louer un autre, y employait son équipage, ces événements ne
296,
391. deviendraient plus que de simples retardements.

§ II.

Du retardement de voyage.

685. On nomme *retardement* l'événement par lequel le voyage d'un navire est instantanément suspendu : tels sont l'embargo, la crainte des pirates ou des corsaires, la mani-

festation ou les dangers de la peste, ou tous autres accidents qui ne donneraient pas lieu par eux-mêmes à la rupture du voyage. Tel serait encore le séjour forcé dans un port intermédiaire, où des vents contraires, la crainte de l'ennemi, celle de la tempête, la nécessité de réparations, etc., auraient forcé le navire d'entrer et de faire un séjour qu'on nomme *starie*. Dans ces différents cas, il y a réellement force majeure, à moins que l'armateur ou le capitaine n'aient causé ce retardement, auquel ils pouvaient échapper ou ne pas s'exposer, par exemple, si le navire n'était pas en état de supporter les accidents ordinaires de la navigation (1). Le retardement forcé n'apporte Com.
aucune modification dans les engagements faits au voyage; 254.
quant à ceux qui sont au mois, les loyers courent, pour moitié seulement, pendant la suspension, dont le temps est constaté, en pays étrangers, par les consuls, conformément à l'article 48 de l'ordonnance du 29 octobre 1833. Mais s'il ne provient pas d'une cause de force majeure, les loyers au mois ne sont point réduits pendant le séjour, et les gens de mer engagés au voyage ont droit à des indemnités proportionnelles. Ces indemnités ou augmentations de loyers sont définitivement supportées par les personnes qui y ont donné lieu, mais avancées par celui qui a engagé les gens de mer.

§ III.

De la prolongation de voyage.

686. On n'entend point par *prolongation de voyage* une continuation de temps ou de durée au delà de ce qui avait été convenu; c'est ce que nous avons vu s'appeler *retardement*. La prolongation de voyage résulte, ou de la direction du navire vers le lieu de sa destination, mais par une route plus longue que celle qu'il devait suivre, ce qu'on appelle *changer de route*; ou de la direction et conduite du navire dans un lieu de débarquement autre que celui de la primitive destination, ce qu'on nomme *changer de voyage*.

(1) Rej., 2 décembre 1840, D. 41, 1, 25.

Ces changements ne peuvent, en thèse ordinaire, donner aucun droit aux gens de mer contre l'armateur, s'ils ne font pas durer leurs services plus longtemps qu'ils n'ont dû s'y attendre. Lorsqu'il en résulte une durée extraordinaire de service, on distingue entre l'engagement au voyage et l'engagement au mois. Dans ce dernier cas, les loyers courent sans [Com. 255.] déduction, puisque le travail prolongé est le même. Il n'en est pas ici comme du retardement, pendant lequel les gens de mer ne rendent aucun service actif; voilà pourquoi on ne distingue point si la prolongation provient ou non de force majeure. Lorsque l'engagement est au voyage, il est convenable d'appliquer les distinctions que nous avons faites ci-dessus. De même qu'en cas de retardement forcé les gens de mer loués au voyage ne reçoivent aucune augmentation, parce qu'ils sont présumés en avoir couru les chances, il paraît juste qu'ils n'en obtiennent pas davantage lorsque cette même [Com. 257.] force majeure oblige l'armateur à faire une route plus longue. En général, on considérerait comme force majeure, non-seulement la nécessité où se trouverait un capitaine, qui, [Com. 279.] apprenant que le port de sa destination est bloqué, se rendrait dans un autre port non bloqué de la même puissance, mais encore toute prolongation faite dans la vue d'éviter un des accidents dont nous avons parlé dans les numéros précédents, d'en réparer les suites, de se procurer des vivres, de l'eau, de débarquer des malades dont la présence peut occasionner des dangers. Mais s'il n'y a pas force majeure, les gens de mer ont les mêmes droits qu'au cas de retardement. Ils ob- [Com. 255.] tiennent une augmentation proportionnelle, s'ils sont loués au voyage, et quant à ceux qui le sont au mois, leurs loyers continuent de courir. Dans toutes ces hypothèses, si l'armateur, sans une raison plausible, prolongeait son voyage, les gens de mer qui l'abandonneraient ou qui refuseraient de continuer le service pourraient, d'après les circonstances, être excusés d'avoir violé les règles que nous avons données n° 672.

§ IV.

De la captivité d'un homme de mer.

687. Suivant les principes du droit strict, l'homme de mer fait prisonnier devrait cesser de toucher ses loyers, puisqu'il ne peut plus faire de travail. Mais lorsqu'il a été pris hors du navire, d'où il était sorti pour un service commandé Com. ou autorisé, il jouit, si le navire arrive à bon port, non- 267. seulement de la plénitude des droits que lui assure la convention, et de ceux que les lois ou l'usage lui accordent, tels que la participation au bénéfice des prises que ferait le navire, conformément aux règlements sur cette matière, mais encore, s'il a été fait esclave, il lui est dû pour son rachat, au cas où le navire arriverait à bon port, une indemnité fixée à Com. 600 fr., dont le gouvernement détermine l'emploi. Il n'en est 269. pas ainsi lorsqu'il est pris dans toute autre circonstance, même dans un combat, ou par suite d'un abordage de l'en- Com. nemi, qui se serait borné à faire quelques prisonniers. C'est 266. un accident dont il est seul victime, mais auquel chacun était comme lui exposé; il n'a droit qu'aux loyers jusqu'au jour où il a été pris.

§ V.

De la maladie d'un homme de mer.

688. Tout homme de mer qui tombe malade depuis le moment qu'il est sur le navire, ou employé à son service (1), Com. soit naturellement, soit par blessures reçues en combattant 262. ou en faisant le travail qui lui est commandé, soit à terre, où il se serait rendu avec autorisation, est traité aux dépens du navire jusqu'à sa guérison. Il touche aussi le montant de ses loyers, et même les profits au partage desquels il eût été admis, s'il n'était pas tombé malade; toute convention contraire est interdite par l'article 1er du décret du 4 mars 1852. Mais s'il devient malade par sa faute, par exemple par suite de ses

(1) Cass., 12 floréal an IX, Questions de droit, vo Prises maritimes, § 3.

Com. débauches, de ses délits ou de son imprudence; s'il est blessé,
264. même sans sa faute, à terre, où il se serait rendu sans permission du capitaine, les frais de maladie sont à sa charge, ses loyers ne courent pas, et il est exclu de toute participation aux profits : ce serait même un motif suffisant pour le congédier, comme on le verra n° 698. Dans les divers cas de maladie, le capitaine, ou, s'il s'agissait de lui, l'officier qui en remplit les fonctions, doit juger dans sa prudence, et principalement d'après l'avis du chirurgien du navire, s'il est convenable de laisser le malade dans un hôpital en quelque lieu de relâche, et même de se détourner de la route pour cet effet. De plus, si dans le lieu de relâche il existe un consul français, il doit lui demander une autorisation, conformément à l'article 50 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, et suivre ses instructions, ainsi qu'on le verra n° 1465.

L'art. 1er de la déclaration du 18 décembre 1728, l'art. 3 de l'ordonnance du 1er août 1745, et l'art. 3 de l'arrêté du gouvernement du 26 mars 1804 (5 germinal an XII), obligent en outre le capitaine à déposer une somme suffisante pour acquitter les frais de maladie, la dépense nécessaire pour mettre le malade en état de se rendre dans ses foyers, ou pour fournir à sa sépulture en cas de mort, sauf déduction de ces avances sur les loyers, s'il y a lieu, d'après les distinctions ci-dessus établies.

§ VI.

De la mort d'un homme de mer.

689. Lorsqu'un homme de mer est tué en défendant le
Com. navire, ou même en faisant le service de la manœuvre pen-
265. dant le combat, ses loyers pour la totalité du voyage sont dus à ses héritiers. Mais comme ceux-ci ne peuvent être traités
Com. plus favorablement que leur auteur, si le navire périt, ils
258. n'ont rien à prétendre. On suit à leur égard les règles qui viennent d'être expliquées. Dans les autres cas de mort d'un
Nap. homme de mer engagé au mois, ses héritiers n'ont droit
1795. qu'aux loyers dus jusqu'au jour du décès. Si l'engagement

était au voyage d'aller et de retour, et que l'homme meure en allant, ou au port de destination, ils n'ont droit qu'à la moitié; et s'il meurt en revenant, ils ont la totalité. Si enfin il ne s'était loué que pour l'aller ou pour le retour, ses héritiers ont droit à la totalité de ce qui lui avait été promis pour cette traversée, qu'il n'achève pas par un accident qu'on ne saurait lui imputer. La conséquence de ces principes est que si un homme de mer mourait dans l'intervalle entre sa location et le départ du navire, ses héritiers ne seraient pas tenus de rendre ce qu'il aurait reçu d'avance, et pourraient même Com. exiger ce qu'il aurait gagné. 252.

SECTION III.

Des engagements des gens de mer au profit ou au fret

690. Les gens de mer peuvent convenir avec l'armateur que leurs services et travaux seront payés moyennant une part, soit dans le bénéfice des négociations pour lesquelles le voyage a été entrepris, soit dans les produits qui proviendront de la location du navire. C'est ce qu'on nomme engagements au *profit*, ou engagements au *fret*. Le premier Com. 257. mode est le plus souvent usité pour l'armement en course ou pour la pêche; le second a lieu surtout dans la navigation au cabotage.

691. Lorsque les gens de mer sont engagés au profit, il Com. leur est expressément défendu de faire aucun trafic ou com- 239. merce du même genre pour leur compte particulier, soit sur le navire où ils servent, soit sur d'autres. Cette prohibition est fondée, à l'égard du capitaine, sur ce que, dans ce cas, il fait tort à la société : 1° en augmentant la quantité de marchandises apportées au lieu de destination, ce qui en fait diminuer le prix; 2° parce qu'il est probable qu'il donnera plus d'attention à ses propres effets qu'à ceux de la société, qu'il en soignera mieux la vente, etc. Il ne peut en être affranchi que par une convention contraire; et s'il y contrevient, les marchandises embarquées par lui doivent être confisquées au Com. profit des autres intéressés. La même prohibition ne lui est 240.

pas faite lorsqu'il voyage au fret; il suffit qu'il acquitte, pour le transport des marchandises qu'il place sur le navire, le prix que payeraient des étrangers; mais il ne peut rien prétendre exclusivement, et doit en conséquence rapporter à la masse et partager avec elle les gratifications particulières qu'il recevrait sous le nom d'*étrennes* ou de *chapeau*. Les mêmes obligations sont imposées aux gens de l'équipage dans de semblables circonstances, avec les seules modifications qui peuvent naître de leur qualité.

692. Dans le cas de rupture volontaire, de retard ou de prolongation de voyage, etc., les gens de mer engagés au
Com. profit ou au fret ont part aux indemnités qui peuvent être ad-
257. jugées au navire par suite de cet événement. Ces indemnités sont partagées entre eux et l'armateur, dans la même proportion que doit l'être le profit ou le fret. S'il n'est point accordé d'indemnité, ils ne peuvent en exiger, même pour les jour-
Com. nées qu'ils auraient employées à équiper le navire; car, de
258. même qu'ils ont couru la chance des profits, ils doivent subir celle de ne rien recevoir. Mais ils ne sont pas obligés de rendre les avances qu'ils ont reçues, s'il n'y a stipulation expresse; et même, si la rupture provenait du fait personnel de l'armateur ou du capitaine, dont il est responsable, les
Com. gens de mer auraient droit à une indemnité qui serait réglée
295. par des experts.

Ceux qui sont faits esclaves dans les cas prévus n° 687 continuent d'être intéressés jusqu'à la fin du voyage,
Com. parce que la nature de leurs engagements ne comporte pas
267. les distinctions que nous avons établies; et l'indemnité de six cents francs pour leur rachat devient une charge com-
Com. mune. A l'égard de ceux qui meurent après le voyage
265 commencé, fût-ce même le lendemain du départ, leur portion entière est acquise à leurs héritiers, comme on l'a vu n° 689. On ne peut se dissimuler que ce ne soit une déroga-
Nap. tion aux principes du droit commun, suivant lesquels, ainsi
1795. que nous l'avons dit n° 521, la mort de celui qui a loué ses

services rompt le contrat, mais c'est dans le but d'encourager les gens de mer à ce genre de location. En cas de naufrage, les gens de mer engagés au fret n'ont aucun droit sur les débris du navire pour le payement de leurs gages, parce que le fret était le seul fonds à partager. Ainsi, lorsqu'ils ont Com. stipulé pour eux tous la moitié dans le fret, ils ne peuvent 260. réclamer que la moitié de ce qui peut être exigé, d'après ce que nous avons dit n° 681.

693. De même, les gens de mer engagés au profit n'ont droit qu'aux bénéfices que l'expédition a pu produire, soit par ce qui a déjà été fait, soit par la revente des marchandises sauvées, si elle rapportait des bénéfices. Mais, de quelque manière qu'ils aient été engagés, ils sont payés des journées Com. par eux employées au sauvetage du navire et des marchan- 261. dises, sur le prix des débris et des effets sauvés, parce que le naufrage a anéanti leur engagement, et que, pour ce sauvetage, ils ne sont plus que de simples ouvriers.

CHAPITRE II.

Des gens de l'équipage en particulier.

694. Les personnes qui forment l'équipage d'un navire portent des dénominations et remplissent des fonctions déterminées par l'usage et par la qualité dans laquelle elles se sont engagées. Nous avons vu, n° 629, par quels motifs le droit et le soin de les choisir appartiennent au capitaine. L'ordonnance du 31 octobre 1784 contient un grand nombre de dispositions auxquelles il doit se conformer. Nous rappellerons ici les plus importantes.

Dans aucun cas, il ne peut prendre des hommes que parmi les marins classés pour le service de l'État, à moins qu'ils ne soient étrangers; mais alors le nombre de ces étrangers ne peut, suivant l'ordonnance du 20 octobre 1723, être de plus d'un tiers, et même l'article 2 du décret du 21 septembre 1793, modifié seulement par des exceptions relatives aux

pêches et aux armements en course, l'a réduit au quart. Tout homme classé de l'arrondissement, qui n'est pas engagé ou commandé pour le service de l'État, ou destiné à une levée annoncée, et même tout homme d'un autre quartier, porteur d'un congé, peut être admis, s'il justifie toutefois de l'acquit des engagements antérieurement pris par lui pour le service d'un autre navire.

L'article 7 du titre Ier du livre III de l'ordonnance de 1681 punit d'une amende de 100 fr. le capitaine qui engage un homme déjà loué à un autre, et l'article 5 du titre XIV de l'ordonnance du 25 octobre 1784, maintenu par l'article 61 de la loi du 22 août 1790, ajoute à cette peine la privation de la lettre de commandement, en même temps que l'article 82 punit l'homme de mer qui s'engage à deux capitaines. Pour que ces règlements ne soient pas violés, tout capitaine doit, conformément aux prescriptions de cette ordonnance, présenter au commissaire de l'inscription maritime du port d'embarquement, et, en pays étranger, conformément aux articles 54 et 60 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, au consul français, les hommes engagés par lui, pour être inscrits par lui sur le rôle de l'équipage, et défenses leur sont faites par l'article 4 du décret du 19 mars 1852 d'en embarquer aucun qui ne soit pas porté sur ce rôle.

Le capitaine qui engage des hommes doit présenter en même temps l'énoncé des conventions relatives à leur location. Le commissaire de l'inscription maritime ou le consul en font donner lecture en leur présence, et l'annotent sur le livret dont chacun d'eux doit être porteur. Si aucun ne réclame, ces notes sont certifiées et signées par le capitaine du navire, et
Com. par le commissaire ou le consul, qui mentionne pareille-
250. ment leurs salaires sur le rôle d'équipage. Lorsque le capitaine engage des gens de mer pendant le cours d'un voyage, en remplacement des déserteurs, des morts ou des malades laissés dans les hôpitaux, ou par toute autre raison, il doit observer les mêmes formalités, conformément aux articles 5 de l'ordonnance du 11 juillet 1759 et 13 du titre XIV de l'or-

donnance du 31 octobre 1784, à peine de 300 fr. d'amende, et, en cas de récidive, de privation de son brevet, conformément à l'article 5 de l'ordonnance du 19 mai 1745. Si l'engagement a lieu dans les colonies, ces formalités doivent être remplies en s'adressant à l'officier chargé du service de la marine, conformément à l'article 2 de cette dernière ordonnance. Les fonctions attribuées, dans les pays soumis à la domination française, aux commissaires de l'inscription maritime, sont remplies, dans les ports étrangers, par le consul de France, conformément aux articles 40 et 41 de l'ordonnance du 29 octobre 1833. S'il n'en existe point, les engagements sont inscrits par le capitaine sur le livre de bord ; et dès son arrivée ou relâche dans un port français ou dans un port étranger, résidence d'un consul ou d'un vice-consul français, il doit faire porter les noms sur son rôle d'équipage et sur les livrets.

695. Ces fonctionnaires ne peuvent régler les conditions des engagements, ni exercer aucune autorité pour modifier les conditions arrêtées. En cas de contestation, ils doivent seulement essayer de concilier les parties, et, s'ils n'y peuvent réussir, les renvoyer à se pourvoir devant les tribunaux compétents, à moins qu'ils n'aient eux-mêmes le droit de juger, par le titre de leur nomination, comme nous verrons dans la septième partie que l'édit du mois de juin 1778 et l'ordonnance du 3 mars 1781 l'accordent aux consuls en pays étrangers. Lorsqu'à la fin du voyage il s'élève des contestations entre le capitaine et les gens de l'équipage, ces notes du rôle et des livrets font foi, à défaut d'actes publics ou privés, et si le capitaine avait négligé de se procurer l'un ou l'autre de ces moyens, les gens de mer seraient crus sur leur serment, conformément à l'article 12 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784.

696. Des dispositions du livre II de l'ordonnance du mois d'août 1681 exigent qu'on place, sur tout navire destiné à des expéditions autres que celles du petit cabotage, un aumô-

nier et un chirurgien. Une ordonnance du 4 août 1819, qui rappelle les règlements antérieurs relatifs à la nécessité d'avoir des chirurgiens et les médicaments convenables, a été suivie d'une instruction du ministre de la marine du 27 du même mois. Nous nous bornerons à ces indications; la nature de ces dispositions étant purement administrative, il ne pourrait en résulter de questions soumises à l'examen des tribunaux. Il suffit de faire observer que ce qui est dit dans le présent chapitre et dans le titre précédent sur la formation de l'équipage, les droits et l'autorité du capitaine à l'égard des gens qui le composent, n'est applicable à ces personnes, ainsi qu'aux écrivains du navire, lorsqu'il y en a d'établis, que sous les modifications commandées par leur qualité et la nature de leurs fonctions.

697. Les gens de l'équipage ne peuvent, à compter de l'instant que la ration leur est fournie à bord, comme on l'a vu nos 610 et 670, quitter le navire, même en montant la chaloupe, sans permission du capitaine. Si leur absence se prolonge trois fois vingt-quatre heures dans un port de France ou deux fois vingt-quatre heures dans un port étranger, le décret du 24 mars 1852 les déclare déserteurs et les punit comme tels. Nul d'entre eux ne peut, sans permission, laisser, même sous prétexte qu'on s'annoncerait comme chargeur, entrer qui que ce soit dans le navire pour y placer, encore moins pour en sortir quelque objet. Ils doivent obéir au capitaine et à celui qui le remplace ou à qui il a délégué certaines parties d'autorité, en tout ce qui concerne le service du navire et la conservation des marchandises. Ceux qui sont plus particulièrement préposés à la surveillance d'une partie du service doivent lui rendre compte de tout ce qui peut le mettre à même de prévenir des accidents.

Le principe que l'équipage doit obéir au capitaine ne saurait être méconnu sans les plus grands inconvénients, et les tribunaux ou les autorités compétentes ne peuvent trop le faire respecter en punissant les désobéissances et les révoltes.

Il n'est pas douteux, au surplus, que, tout en respectant ce principe, ils ne doivent apprécier les circonstances. Ainsi, quoiqu'il n'y en ait point dans lesquelles la révolte soit légitime, si un capitaine, changeant sans nécessité la destination du navire, voulait le conduire dans un lieu où les gens de l'équipage courraient des risques que la location primitive ne donnait pas lieu de prévoir, et si par leur refus de servir ils forçaient le capitaine à revenir ou à décharger le navire, la nature et les causes de cet événement devraient être appréciées, et cette sorte de rupture de voyage serait jugée volontaire de la part de l'armateur, si le capitaine, dont il répond, avait par d'injustes prétentions réduit l'équipage à ce refus de service. Dans le cas opposé, la résistance de l'équipage donnerait lieu à des condamnations pécuniaires au profit de l'armateur contre les coupables, indépendamment des peines prononcées par les articles 60, 64, 95 et 96 du décret du 24 mars 1852. Les articles 61 et 63 du même décret punissent les outrages par paroles, gestes ou menaces, et les voies de fait contre le capitaine ou un officier du bord. Nous avons parlé, nº 669, des peines contre la désertion.

L'ordonnance du 1er novembre 1745 défend au capitaine de rien prêter ou avancer, en deniers ou marchandises, aux gens de mer qu'il commande, et même à tout homme de l'équipage de prêter à un autre qui lui serait inférieur en grade, à peine de nullité des billets ou obligations, à moins que le prêt n'ait été autorisé, en France, par l'administrateur de la marine, et en pays étranger, par le consul, conformément aux articles 45 du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781, et 30 de celle du 29 octobre 1833.

698. Dans la règle, l'engagement des gens de l'équipage, après que le rôle est formé, ne peut être dissous que d'un consentement mutuel, et le décret du 4 mars 1852 défend de Com.
déroger à cette règle par des conventions particulières. Aussi 270.
avons-nous vu quelles étaient les peines prononcées contre les gens de mer engagés qui refusent de s'embarquer. Mais l'in-

exécution des engagements de l'une des parties est pour l'au-
Nap. tre un juste sujet de faire résilier le contrat; quelquefois
1184. même, certaines considérations peuvent faire admettre une partie à se dégager envers l'autre, à qui elle n'a cependant aucun tort à reprocher.

Les commissaires de l'inscription maritime, et, en pays étranger, les consuls, sont les appréciateurs naturels des motifs qu'un homme de l'équipage pourrait avoir pour demander son congé, ou que le capitaine ferait valoir contre lui pour le congédier, comme il a été dit nº 695.

Quoique le désir d'éviter les formes et les lenteurs judiciaires ait motivé cette attribution, il ne faut pas en conclure que ces fonctionnaires n'aient aucune règle à suivre. Ils ne doivent jamais perdre de vue que l'engagement intervenu entre le capitaine et les gens de l'équipage est un vrai contrat de louage de services. Les règles que nous avons données, nᵒˢ 531 et suivants, doivent donc être observées autant que la nature des choses le permet. Ainsi, hors le cas de nécessité, les gens de l'équipage ne peuvent être forcés de se consacrer à un autre genre de service que celui auquel ils se sont annoncés aptes, par la qualité dans laquelle ils se sont engagés. Ainsi, les mêmes motifs portent à décider que l'homme enrôlé pour un voyage désigné ne peut être tenu d'en faire un autre, parce que le voyage, pour lequel il s'est engagé, est le principal objet du contrat, que l'une des parties ne peut changer malgré l'autre. Mais il n'en serait pas de même d'un changement de capitaine ou de navire, parce qu'il est peu présumable que ce soit précisément la personne du capitaine, ou la confiance dans la bonté du navire, qui ait pu être le motif de l'engagement.

L'inconduite d'un homme de l'équipage, sa désobéissance continuée après que de premières peines de discipline lui ont été appliquées, l'habitude de quereller ses compagnons, une
Com. inhabileté évidente, sa sortie du navire sans permission, et
264. autres faits semblables, donnent au capitaine le droit de le congédier; mais il doit, en France, s'y faire autoriser par le

commissaire de l'inscription maritime, conformément à l'article 15 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784. Comme nous l'avons dit n° 638, le capitaine ne peut user de ce droit en pays étranger : mais, d'après l'article 24 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, il peut s'adresser au consul, qui, d'après les circonstances, a droit d'ordonner le débarquement d'un homme, dont les crimes ou l'insubordination portée à l'excès rendraient dangereuse la présence sur le navire. L'homme débarqué avec cette autorisation n'est point, à proprement parler, abandonné chez l'étranger : le consul doit prendre des mesures pour sa conservation et son retour en France. Nous croyons même que, s'il n'existait pas de consul dans le lieu où un capitaine se croirait obligé de congédier ainsi un homme, il pourrait s'adresser à un commandant de la marine française, ainsi que le permet, pour le commerce des échelles du Levant, l'article 37 du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781. Il résulte seulement de ces considérations, que, s'il n'existait point d'autorité française à qui le capitaine pût laisser cet homme, il devrait le ramener, en prenant à son égard les mesures que le pouvoir, dont nous avons vu qu'il était investi, lui donne droit d'exercer. Com. 270.

699. Quand un homme de mer veut se dégager, il doit alléguer des motifs, qui sont appréciés, comme nous l'avons vu n° 669; au contraire, lorsque le capitaine congédie un homme, contre qui il prétend avoir de justes causes de mécontentement, c'est à ce dernier à se justifier. L'art. 1er du décret du 4 mars 1852 interdit toute convention contraire. On ne peut dire que ce soit le réduire à prouver une négative, puisqu'il n'y a rien de plus affirmatif que la justification d'une conduite irréprochable ou d'une docilité soutenue, preuve bien suffisante pour détruire complétement l'allégation contraire, que fait implicitement le capitaine en prononçant le renvoi.

Celui qui a été congédié pour cause valable n'a droit de réclamer son loyer que pour le temps qu'il a servi, et, si c'est

avant le départ, pour le temps qu'il a été employé à équiper le navire : dans l'un et l'autre cas, l'art. 2 de l'arrêté du gouvernement du 26 mars 1804 (5 germinal an XII) veut que la somme qu'il reçoit pour sa conduite soit imputée sur ses salaires. Si le congé n'est pas jugé valable, il est dû à l'homme renvoyé avant le départ une indemnité égale au tiers de ses loyers, sans qu'il puisse réclamer rien de plus pour les journées employées à l'équipement, à l'homme congédié pendant le voyage la totalité de ses loyers, et en outre des frais de retour, s'il n'est pas embarqué avec salaire sur un autre navire. Pour déterminer, dans ces deux cas, l'indemnité due au matelot engagé au mois, on apprécie, comme nous l'avons vu n° 676, la durée présumée du voyage. Les sommes payées, dans ce dernier cas, au delà des loyers gagnés, sont à la charge du capitaine, sans qu'il ait de recours contre les armateurs, à moins que ceux-ci n'aient eux-mêmes provoqué ou autorisé le congé.

Quel que soit le lieu où le congé est donné, l'homme de mer reste sous la surveillance de l'administration maritime. D'après l'art 14 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784, les commissaires de l'inscription maritime, en France et dans les colonies, et les consuls, dans les ports étrangers, sont tenus de faire mention de ces congés sur le rôle de l'équipage et sur le livret de l'homme congédié. Ils sont également chargés de faire rentrer le plus promptement possible dans leurs quartiers les gens de mer, qui auraient été débarqués ou laissés malades dans les hôpitaux, ainsi que les déserteurs; en conséquence, ils doivent les faire embarquer en remplacement sur des navires ayant besoin d'hommes, et destinés pour les ports situés dans les quartiers de ces gens de mer, ou pour les ports voisins, conformément à ce que nous avons dit n° 676. Ces fonctionnaires règlent les salaires des gens de mer, de manière que dans aucun cas ils n'excèdent ceux qu'ils avaient sur les navires dont ils ont été débarqués ou congédiés. Il en est fait mention sur les rôles d'équipage, et toutes conventions de salaires, qui seraient contraires

à cette mention, sont déclarées nulles. Si le capitaine, à qui le consul remet ainsi des gens de mer, n'en a pas besoin pour le service, il ne peut être contraint de les recevoir en cette qualité; mais il doit s'en charger, à titre de passagers, moyennant une indemnité, que l'État lui paye. Les articles 33, 34, 35, 36 et 37 de l'ordonnance du 29 octobre 1833 ont fixé cette indemnité à un franc par jour.

700. La traversée finie, les gens de l'équipage ne peuvent abandonner le navire, avant que les marchandises aient été débarquées et conduites à terre, les voiles retirées et le navire amarré à sa destination; sauf à ceux qui seraient loués au voyage à obtenir des dommages-intérêts contre l'armateur, dont le capitaine, par sa faute ou par toute autre cause qui ne proviendrait pas de force majeure, différerait plus qu'il n'est d'usage le déchargement des marchandises. Les art. 17 et 18 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784 enjoignent au capitaine de veiller à la conservation des gens de son équipage, de les représenter au désarmement, ou d'administrer des preuves de la désertion de ceux qui ne seraient pas représentés; s'il en a laissé pour cause d'inconduite ou de maladie, il doit en fournir les preuves avec les indications requises; et, en cas de mort, il doit remplir les obligations que nous avons fait connaître nos 645 et 648. Le commissaire de l'inscription maritime mentionne sur les livrets des gens de l'équipage le jour et le lieu du désarmement, et il en fait pareillement note sur la matricule du classement, pour ceux de son quartier. Quant aux hommes dépendant d'un autre quartier, ils sont tenus, en y rentrant, de représenter leurs livrets au bureau de l'inscription maritime, afin que l'extrait des observations qui s'y trouvent puisse être porté sur la matricule.

701. La manière de liquider et de payer ce qui revient aux gens de l'équipage est soumise à des règlements spéciaux. Conformément à la déclaration du 18 décembre 1728 et à l'arrêt du Conseil du 19 janvier 1734, maintenus par l'arrêté

du 26 mars 1804 (5 germinal an XII), le décompte de ce qui revient à chaque matelot se fait dans le port où le navire est désarmé, mais il n'est payé en entier qu'à ceux qui appartiennent à ce port. Quant aux autres, on leur paye seulement une partie, qui, dans l'usage, est un mois; le surplus est versé à la caisse des gens de mer, et envoyé au commissaire de leur quartier, pour leur être payé à leur arrivée. Cette mesure tend à les empêcher de consommer leur argent en dépenses inutiles, et à les forcer d'en conserver le plus possible pour eux et leur famille. Mais ces règles ne concernent que les matelots nationaux; quant aux étrangers, l'arrêté du 16 mai 1805 (26 floréal an XII) contient un règlement particulier, fondé sur des raisons de sûreté générale. On verra, n° 1465, comment ces règles sont exécutées par les consuls en pays étranger, lorsqu'il y a lieu au licenciement d'un équipage.

Par une faveur particulière, l'ordonnance du 1[er] novembre 1745, renouvelée par l'article 37 de celle du 17 juillet 1816, déclare les gages et salaires des matelots insaisissables de la part des habitants des villes maritimes, à moins que leurs créances ne soient causées pour loyers de maison, subsistances ou hardes de ces matelots et de leurs familles, avec autorisation du commissaire de l'inscription maritime, et l'article 1[er] du décret du 4 mars 1852 prohibe toute convention contraire. Mais ce privilége est rigoureusement limité aux gens de mer qu'on nomme *matelots,* c'est-à-dire aux personnes employées à la manœuvre du navire sous les ordres du capitaine, du pilote et des officiers mariniers; on ne pourrait sous aucun prétexte l'étendre à ces derniers (1).

CHAPITRE III.

Des contrats de pacotille.

702. Nous avons vu, n° 671, que, dans l'usage, les gens de mer étaient quelquefois autorisés à remplir ce qu'on ap-

(1) Rej., 11 ventôse an IX, Questions de droit, v°, Gens de mer, § 2.

pelle leur *coffre* par des marchandises que des tiers leur confient, pour vendre. Cette convention se nomme *contrat de pacotille.* Elle se prouve comme tout autre engagement de commerce, car c'est une commission du genre de celles que nous avons indiquées nos 563 et suivants. On nomme le propriétaire des marchandises confiées pour vendre *donneur,* et celui qui s'en charge *preneur* à pacotille.

Les obligations du preneur étant celles d'un commissionnaire, il doit vendre aux conditions le plus avantageuses possible. Quoique le donneur ne manque jamais de lui délivrer une facture, qui énonce les prix d'achat primitif, et qui porte instruction sur ceux de vente, il peut, s'il n'y a pas moyen de mieux faire, vendre au-dessous de ces prix, à moins que la défense expresse ne lui en ait été faite, et en général il ne doit rapporter que ce qu'il lui aurait été impossible de vendre. De même, il doit, autant que les circonstances et la nature de de ses instructions ne le rendent pas impossible, acheter des marchandises du pays où il a fait ces ventes, ce qu'on nomme *faire des retours,* les expédier ou les ramener par le même navire, ou, si cela ne se peut, par la voie la plus prompte qui se présentera, après qu'il aura réalisé la pacotille dont il avait été chargé. Si la nécessité où il aura été de vendre à crédit ne permet pas qu'il ait fait le recouvrement avant son départ, il doit en remettre le soin à quelque personne solvable du lieu, pour qu'elle fasse les retours. A son arrivée, son premier devoir est de rendre au donneur un compte exact de sa négociation, en indiquant à quelles personnes, quelle quantité de marchandises, et à quels prix il a vendu, ainsi que les mesures qu'il a prises pour le recouvrement, s'il ne l'a pas effectué lui-même. Le produit des retours, ou, s'il n'y en a pas eu, de l'argent rapporté, sert d'abord à remplir les avances et les déboursés du donneur; on en défalque ensuite les déboursés, que la convention ou l'usage ne met pas à la charge du preneur, et le profit est partagé par moitié ou dans la proportion convenue. En cas de perte, soit sur la vente au lieu de destination, soit sur les retours, le donneur ne peut

demander de supplément au preneur, à moins qu'il ne prouve que son inhabileté, ses imprudences ou ses malversations, ont causé ce déficit. Les stipulations entre le donneur et le preneur peuvent varier à l'infini. Assez souvent, au lieu d'attribuer à celui-ci une part déterminée dans les profits, on convient qu'il aura *tant* pour cent sur la vente et sur la valeur des retours, ou *tel* autre droit de commission. Quelquefois ce salaire est promis, quand même il n'y aurait pas de bénéfices; quelquefois encore il dépend de l'existence des bénéfices, dont le preneur stipule à son profit une portion.

703. Quiconque confie à un homme de mer une pacotille à vendre est présumé entendre qu'elle ne payera aucun fret, ni pour l'aller, ni pour le retour. Mais si le preneur n'a pas de port permis jusqu'à concurrence de ce qui compose la pacotille, l'armateur pouvant exiger le fret, comme de tout ce qui est chargé sur son navire, c'est alors que s'élève la question de savoir sur qui, du donneur ou du preneur, tombe l'obligation de payer ce fret. Il faut faire une distinction. Si le preneur a déclaré avoir un port permis suffisant pour la pacotille, nul doute qu'il ne doive supporter le fret sur sa part dans le profit, et, à défaut de profit, qu'il n'en soit débiteur personnel, parce qu'alors il a trompé le donneur. Mais s'il n'a pas fait cette déclaration, c'est la pacotille qui doit supporter le fret, dont le prélèvement est fait d'abord sur le profit, et subsidiairement sur le capital.

Souvent le donneur se réserve la faculté de faire assurer la pacotille. Il est clair que, dans ce cas, il a le droit de joindre le coût de l'assurance à son capital, pour en faire le prélèvement lors de la liquidation; mais, à défaut d'une convention spéciale, la prime de l'assurance qu'il aurait fait faire resterait à son compte particulier; on pourrait même, d'après la manière dont la convention aurait eu lieu, et les circonstances, décider, en cas d'heureuse arrivée, qu'il peut prélever à son profit l'équivalent de la prime d'une assurance qu'il n'aurait pas fait faire, parce qu'il aurait alors été considéré lui-même comme assureur.

TITRE IV.

DES CONTRATS DE LOCATION DE NAVIRES ET DE TRANSPORTS PAR MER.

704. La convention qui a pour objet la location totale ou partielle d'un navire, quel que soit le but qu'on se propose, tel que la pêche, la course maritime, les transports de marchandises ou de personnes, porte le nom d'*affrétement* ou *nolissement;* et l'acte qui en est rédigé s'appelle *charte partie* ou *police d'affrétement*. Celui qui loue son navire se nomme *fréteur;* celui à qui il est loué, *affréteur;* le prix de la location, *fret* ou *nolis*. Com. 273, 286.

On peut louer un navire non équipé, de manière que l'affréteur ait besoin de le garnir des agrès et des ustensiles nécessaires, et d'en former l'équipage. Cet affréteur, exerçant alors tous les droits du propriétaire, porte le nom d'*armateur,* comme nous l'avons dit n° 625. Mais cette espèce de convention est rare, et lorsqu'elle a lieu, comme elle ne diffère en rien de la location des meubles ou de tous autres objets corporels, les principes du droit commun n'éprouvent aucune modification. Le plus souvent, le navire monté et équipé est frété en tout ou partie par l'armateur ou le capitaine à des personnes, qui, sous le nom de *chargeurs* ou *passagers*, veulent faire parvenir des marchandises dans un lieu, ou s'y rendre elles-mêmes. Le contrat contient deux parties distinctes : l'engagement, qui donne droit d'occuper le navire dans la proportion et aux conditions stipulées; la condition que les marchandises chargées sur le navire, ou les passagers, seront conduits dans le lieu convenu. Cette importante distinction est nécessaire pour déterminer l'étendue de la responsabilité de l'armateur et du capitaine. De leur côté, la situation respective de l'armateur entre ces chargeurs ou passagers, et de ceux-ci les uns à l'égard des autres, les oblige aux sacrifices que le salut commun pourra commander, et à la prestation des indemnités dues pour ces sacrifices.

Ces divers rapports feront l'objet de cinq chapitres. Le premier traitera de la forme de la charte partie; le second, des obligations que produit ce contrat entre l'affréteur et le fréteur; le troisième, des engagements du capitaine envers les divers chargeurs; le quatrième, des obligations réciproques de contribuer aux pertes éprouvées pour le salut commun, ce qu'on nomme *contribution aux avaries;* dans le cinquième, nous donnerons quelques règles particulières sur les obligations respectives du fréteur et des passagers.

CHAPITRE PREMIER.

De la forme des chartes-parties.

705. En règle générale, un navire ne peut être frété que par la personne à qui il appartient, ou par celle qu'une location aurait mise à ses droits. Lorsque le navire appartient ou a été frété à plusieurs personnes, le droit de le fréter ou de le sous-fréter, et tout ce qui peut être l'objet de quelque discussion entre elles, relativement à cette communauté, est réglé par les principes que nous avons donnés nos 620 et suivants.

Le capitaine est aussi, par la nature de ses fonctions, investi de ce droit; mais il doit consulter l'armateur ou son
Com. mandataire, lorsqu'il se trouve dans le lieu de leur rési-
232. dence; et l'on suivrait à cet égard les règles indiquées nos 629 et suivants, règles qui du reste sont plutôt dans l'intérêt de la responsabilité personnelle du capitaine que dans celui des tiers qui traitent de bonne foi avec lui. A cet égard, il est tenu de toutes les obligations d'un mandataire; et s'il avait frété le navire pour transporter des marchandises de contrebande, dont la confiscation entraînerait celle du navire, ou de toute autre manière compromettrait les intérêts de l'armateur, il en serait responsable envers ce dernier. Il n'est pas hors de propos de remarquer que, si un navire avait été frété par le propriétaire ou le capitaine, et qu'il fût vendu avant que l'affréteur l'eût occupé, le nouveau propriétaire ne

serait pas tenu de la location préexistante, sauf le privilège de l'affréteur, suivant les règles que nous donnerons dans le titre VIII.

706. Un navire peut être affrété en totalité ou pour partie, ce qu'il ne faut pas confondre. Com. 286.

L'affrètement en totalité a lieu de trois manières : 1° au voyage; 2° pour un temps déterminé; 3° au mois. Dans le premier cas, on convient d'un certain prix pour tout le voyage, quelle qu'en soit la durée, et l'affréteur ne peut faire d'autre expédition que celle qu'il a indiquée, ni changer les conditions que cette espèce de stipulation sous-entend, d'après l'usage. A plus forte raison, il ne pourrait, si le navire ne lui a pas été loué avec la faculté d'en nommer le capitaine et d'en former l'équipage, substituer un capitaine à celui que le propriétaire aurait préposé. Dans le second cas, les parties conviennent d'un certain prix pour l'emploi du navire jusqu'à *telle* époque. L'affréteur peut en tirer le service qu'il juge convenable, et les usages ou l'équité servent à décider les difficultés qui se présentent, notamment sur l'augmentation de prix qui peut être due, lorsque des événements imprévus, prolongeant la navigation, empêchent le retour du navire à l'époque convenue. Quelquefois on stipule que ce temps limité sera suspendu pendant les staries ou séjours forcés. Dans le troisième cas, le fret est fixé à raison de *tant* par chacun des mois que durera le voyage. A moins de convention contraire, il est dû depuis le jour où le navire a mis Com. à la voile, jusqu'à ce que les marchandises soient délivrées à 275. terre, ce qu'on appelle *être mises à quai*.

707. L'affrètement partiel du navire se fait de trois manières : à forfait, au quintal et au tonneau. Com. 286.

Le navire est affrété à *forfait*, lorsque l'affréteur promet un prix déterminé pour le transport en bloc d'une certaine quantité de marchandises désignées ou non par leur poids ou leur volume. Il est affrété au *quintal*, lorsque le prix du fret est fixé à *tant* par chaque quintal que pèseront les mar-

chandises. Enfin il est affrété au *tonneau*, lorsqu'on promet un prix déterminé pour chaque tonneau de matières chargées : des tarifs ou tableaux comparatifs, formés d'après les rapports de la pesanteur spécifique des matières et de celle de l'eau, indiquent quel poids des marchandises désignées forme un tonneau. L'usage local sert à déterminer si dans tous les cas, ou pour certaines espèces de marchandises, le prix ainsi stipulé est payable avec ou sans égard au poids des enveloppes ou futailles qui contiennent les marchandises. Ces locations partielles ont lieu, ou purement et simplement, ou sous une condition résolutoire. Dans le premier cas, ceux qui ont affrété le navire ont le droit d'exiger qu'il parte au temps convenu, s'il n'y a obstacle de force majeure, quand même le fréteur n'aurait pas trouvé à occuper le reste de ce navire. Dans le second cas, on sous-entend la condition que le fréteur trouvera, dans un certain temps, à compléter le chargement, ou à peu près, ce qui, dans l'usage, est fixé aux trois quarts, et que, s'il ne trouve pas à le compléter dans ce temps, il sera libre d'annuler la charte partie : on appelle cela charger à *cueillette*. Mais on ne doit pas perdre de vue que, conformément aux principes généraux du droit, les tribunaux apprécieraient les circonstances, et décideraient si le capitaine, pour se ménager les moyens de rompre le voyage, a ou non refusé des chargements offerts qui l'eussent complété.

Com. 273. **708.** De quelque manière que le navire soit loué, la charte partie doit énoncer : 1° le nom et le tonnage du navire ; 2° le nom du capitaine ; 3° le nom de l'armateur au compte de qui le capitaine frète le navire, et celui de l'affréteur ; 4° le mode de location, suivant les distinctions que nous avons établies ; 5° le prix principal du fret ou nolis, et la gratification accordée au capitaine sous le nom de *chapeau* ou *étrennes ;* 6° les lieux où les objets doivent être pris et conduits ; 7° le temps convenu pour la charge et la décharge ; 8° l'indemnité déterminée pour les cas de retard ; 9° les autres conditions que les contractants peuvent y insérer, et qui doivent s'exécuter,

pourvu qu'elles soient licites et ne changent rien à l'essence de la convention. Ce n'est pas toutefois qu'une charte partie soit toujours indispensable pour faire entre les contractants preuve de leurs conventions. Elles peuvent, comme nous l'avons dit n° 634, être établies par simple lettre de voiture, dans la forme indiquée n° 538, lorsqu'il s'agit de chargements faits sur des barques ou petits navires; quelquefois même, lorsque des objets sont remis au capitaine à l'instant du départ, ou lorsqu'ils sont d'une valeur modique, ou enfin qu'il s'agit de pacotilles, on se contente d'une simple déclaration sur le livre de bord : la preuve peut aussi en être faite par les divers moyens que nous avons indiqués n°s 241 et suivants, excepté cependant la preuve testimoniale et les présomptions; on appliquerait même à cette matière les principes que nous avons donnés, n° 145, sur les contrats tacites. Ainsi, lorsque le capitaine d'un navire se trouve avoir des marchandises qui Com.
ne lui ont point été déclarées, s'il n'a pas usé du droit de les 292.
faire mettre à terre au lieu du chargement, il s'est tacitement engagé à les conduire à la destination du navire; à son tour le chargeur est obligé de payer le fret au plus haut prix de celui des marchandises de même nature.

Les conditions de location du navire sont presque toujours confondues avec celles du transport des marchandises, parce que le capitaine, qui frète comme représentant de l'armateur, s'engage en même temps personnellement à conserver pendant Com.
la route, et à rendre au temps et à la destination convenus, 222.
les objets chargés. Il s'ensuit le plus souvent qu'au lieu de faire une charte partie, dont l'objet est de prouver que *tel* a acquis le droit d'occuper tout ou portion d'un navire, puis un connaissement destiné à prouver que *telles* marchandises ont été chargées suivant la convention primordiale, on se contente de ce dernier acte, qui suppose et contient implicitement le premier, comme tout effet prouve une cause. D'ailleurs, lorsque le chargement est fait par le propriétaire, on sent l'impossibilité qu'il existe une charte partie, puisque celui-ci ne peut être locataire de sa propre chose.

CHAPITRE II.

Obligations respectives du fréteur et de l'affréteur.

709. Le contrat de charte partie impose au fréteur et à
Com. l'affréteur des obligations, auxquelles sont affectés, de la part
280. du premier, le navire, les agrès, les apparaux, le fret, sauf le privilége des gens de mer, comme on l'a vu n° 673, et pour l'exécution desquelles le chargement est affecté, de la part de l'affréteur, tant pour le fret convenu que pour les dommages-intérêts qu'il peut devoir, soit dans les cas où il est cause de l'inexécution du contrat, soit lorsque ayant chargé des marchandises prohibées sur le navire, il en aurait occasionné la confiscation, ou aurait porté un préjudice quelconque au fréteur. Il importe peu que l'affréteur soit propriétaire des marchandises chargées ou qu'il ne soit que préposé. Le fait seul du chargement et du dépôt dans le navire donne ouverture à ce privilége.

Le fréteur doit procurer à l'affréteur la jouissance du navire, telle qu'elle lui a été promise par la convention. Ainsi, l'indication qu'un navire est de *telle* nation, lorsque, d'après les lois de cette nation, les marchandises y chargées sont soumises à des droits moindres que celles qui le sont sur navires étrangers, si elle se trouvait fausse, obligerait le fréteur a réparer le tort qui en résulterait pour le chargeur qu'il a trompé. Ainsi, lorsque le navire est loué en entier, on ne
Com. peut contester à l'affréteur le droit d'occuper en totalité tous
287. les emplacements consacrés à recevoir des marchandises. Quand même le chargement ne serait pas complet, le fréteur ne pourrait y placer ses propres marchandises sans le consentement de l'affréteur, ni, s'il l'avait fait à son insu, se dispenser de lui en payer le fret, sauf les modifications qu'apporterait à cette règle l'usage dont nous avons parlé n° 671, d'après lequel un capitaine peut placer dans sa chambre des objets, dont il perçoit le fret pour son propre compte. Par conséquent, s'il a déclaré son navire d'un port plus grand

d'un quarantième qu'il n'est réellement, il doit être condamné Com.
aux dommages-intérêts envers l'affréteur, à moins qu'il ne 289, 290.
prouve que sa déclaration est conforme au certificat de jauge; sauf le recours de l'affréteur contre le préposé au jaugeage, et sans préjudice aussi du droit que cet affréteur aurait de prouver contre le fréteur qu'il connaissait l'erreur, et qu'il n'en a pas moins énoncé le port du navire suivant le certificat erroné : c'est la conséquence de ce que nous avons dit n° 153. Il ne peut que rarement se présenter des cas où la déclaration que le navire est plus petit qu'il n'est réellement nuise à l'affréteur; cependant il ne serait pas impossible que cette déclaration lui portât préjudice, en ce que les droits de tonnage étant à la charge de l'affréteur, et perçus à raison du nombre de tonneaux déclarés, quand l'erreur excède le quarantième, on ne déduit pas le quarantième de tolérance sur cet excédant : d'ailleurs un navire plus petit peut quelquefois être mieux adapté qu'un autre à la navigation projetée.

Le fréteur ne peut substituer un autre navire à celui qu'indique la charte partie, sous peine de répondre de la perte, même par force majeure, si un pareil accident n'arrivait pas au navire désigné; et même, quoique l'un et l'autre eussent péri, si le fait de ce changement avait causé quelque préjudice à l'affréteur, comme nous verrons que cela a lieu dans l'assurance et le prêt à la grosse, le fréteur devrait l'indemniser.

Lorsque le navire est frété seulement en partie, l'affréteur n'ayant droit qu'à l'espace nécessaire pour placer, conformément à la charte partie et à l'usage des lieux, le nombre convenu de quintaux ou de tonneaux, le surplus appartient au fréteur, qui peut en disposer comme il le juge à propos. Si donc il a été chargé dans le navire, sans déclaration préalable au capitaine, soit par le chargeur, soit par des tiers, des marchandises au delà du port permis par la charte partie, ou sans aucune convention préexistante, le fréteur a droit, si
c'est le chargeur, d'en exiger le fret au prix de la charte Com.
partie; si ce sont des tiers, au plus haut prix des marchan- 292.

dises de même nature, constaté par le cours du lieu du départ; il peut même les faire mettre à terre, s'il est encore dans le lieu du chargement : mais il ne doit pas user de cette faculté dans un port de relâche, à moins que ces marchandises ne causent une surcharge dangereuse pour le navire.

La seconde obligation du fréteur est ensuite que le navire mette à la voile à l'époque convenue, si le temps est jugé favorable, suivant les règles que nous avons données n° 632. S'il y manque, l'affréteur peut, après sommation, demander en justice la résolution de la charte partie, ou réclamer des
Com. 295. dommages-intérêts, qui doivent être basés, non-seulement sur le préjudice que le retard lui a causé en l'empêchant d'exé-
Nap. 1149. cuter des obligations de livrer qu'il aurait contractées, ou de vendre dans un temps favorable, mais encore l'indemnité des avaries que les marchandises chargées auraient éprouvées par l'effet direct de ce retard.

L'inexécution de la charte partie, de la part du fréteur, peut provenir quelquefois de ce qu'il aurait loué à différentes personnes des portions du navire, en *telle* quantité, que réunies elles excédassent le tonnage. Dans ce cas, indépendamment de la question des dommages-intérêts, suite de son imprudence, s'élèverait celle de la préférence entre chacun de ces affréteurs partiels. Elle se déciderait par les principes du droit commun. La location d'un navire étant chose mobilière, celui qui le premier a chargé, qui par conséquent a
Nap. 1141. été mis en possession réelle, est préféré, quoiqu'il ait affrété plus tard que les autres, pourvu qu'il soit de bonne foi. Si personne n'a chargé, la préférence doit être accordée dans l'ordre de date certaine des chartes parties; et en cas d'égalité du titre, il doit être fait une répartition proportionnelle.

710. De son côté, l'affréteur doit charger des marchan-
Nap. 1752 dises de valeur et de quantité suffisantes pour répondre du fret; il ne peut, sans encourir tous les dommages-intérêts qui en seraient la suite, placer dans le navire des marchandises

prohibées, soit dans le lieu de départ, soit dans celui d'arrivée, susceptibles d'exposer le navire à des visites ou à des détentions pendant la route. Une stipulation pour interdire cette faculté n'est point nécessaire; elle existe par la nature des choses; il faudrait une convention expresse pour permettre le contraire; et encore cette stipulation ne déchargerait l'affréteur que de sa responsabilité à l'égard du fréteur, mais n'aurait aucune influence sur la garantie qu'il doit aux cochargeurs, dans le cas où le chargement illicite leur occasionnerait quelques dommages. Si les marchandises chargées étaient susceptibles par leur contact ou leur nature de causer une dépréciation à celles des cochargeurs, l'affréteur qui n'en aurait pas fait connaître la nature et l'état véritable au capitaine, de manière à le mettre à même de prendre les précautions convenables dans le placement et le chargement de ces objets, pourrait être condamné à des dommages-intérêts envers les chargeurs qui en auraient éprouvé quelque tort. Mais dès qu'il aurait déclaré la vérité, nous ne saurions croire qu'en cas d'accident causé par ces objets, il en fût responsable.

Le chargement doit être fait dans le délai convenu, ou, à Com.
défaut de convention, déterminé par l'usage des lieux, con- 274.
formément au principe expliqué n° 183; c'est ce qu'on nomme *jours de planche.* Ce délai expiré, le fréteur qui a sommé l'affréteur de tenir son engagement est le maître d'attendre et d'exiger des dommages-intérêts appelés *frais de surestarie.*
Les règles indiquées, n° 189, doivent diriger la fixation de Nap.
ces dommages, si elle n'a pas été faite par la charte partie. 1152.
Le sucroît de dépense, les pertes que le fréteur aurait pu Com.
éprouver par suite de ce retard, seraient pris en considéra- 273.
tion. Mais s'il en résultait que le navire fût surpris par une tempête, qu'il eût évitée en partant au jour convenu, cet événement ne serait d'aucune influence, parce que le fréteur, qui
ne croit pas devoir attendre, peut partir avec charge incom- Com.
plète et réclamer la totalité du fret convenu. 288.

711. L'affréteur, qui, après avoir commencé le charge-

Com. 291, 293. ment, retire ses marchandises, doit le fret entier pour tout ce qu'il lui était facultatif de charger ; à moins que le navire ne fût, comme on l'a vu n° 707, frété à cueillette : alors il n'est tenu que de payer le demi-fret; et par une juste conséquence des principes expliqués n° 610, un créancier, qui exercerait légalement une saisie sur les marchandises de son débiteur, déjà embarquées, aurait le même droit. Dans tous ces cas, le capitaine peut en outre exiger les dommages-intérêts du retard qu'il a éprouvé, ainsi que les frais de déplacement, déchargement et rechargement des autres marchandises placées sur le navire, et des avaries qu'ils ont pu occasionner. Mais s'il n'a pas commencé, l'affréteur en est quitte dans tous ces cas en payant la moitié du fret convenu pour la totalité de ce
Com. 288. qu'il devait charger, sans autres dommages-intérêts, quand même le fréteur prétendrait éprouver un tort plus considérable, et aussi sans diminution, encore bien que celui-ci trouvât à l'instant un frétement aussi et même plus favorable.

Ces règles sont néanmoins modifiées par le principe général, que nul n'est présumé en faute, lorsqu'il cède à une force majeure. Ainsi, l'interdiction de commerce dûment prouvée, et
Com. 276. toute autre cause de même nature, résoudraient la charte partie sans dommages-intérêts de part ni d'autre, dans les mêmes cas où nous avons dit qu'elles annulaient les engagements des gens de mer; et comme c'est une force majeure, les frais de chargement et de déchargement des marchandises seraient au compte de celui à qui elles appartiennent.

712. De l'obligation du fréteur, de procurer à l'affréteur la libre jouissance du navire et le transport des marchandises, résulte celle d'acquitter sans répétition, s'il n'y a convention contraire, tous les droits que la navigation exige, soit au départ, soit dans la traversée. Les principaux sont : 1° les frais de sé-
Com. 403, 406. jour, connus sous le nom de *quarantaine*, dans les lieux où des règlements de police, du genre de ceux qui existent en France d'après la loi du 3 mars 1822, l'ordonnance du 7 août suivant et celle du 18 avril 1847, imposent au capitaine l'obligation de

ne point débarquer avant l'expiration d'un délai suffisant pour s'assurer que le navire n'est point infecté et ne communiquera aucune maladie contagieuse; 2° le *lamanage*, dont l'objet, ainsi que nous l'avons vu n° 637, est de guider un navire qui veut entrer dans un port ou dans une rivière, par le moyen de barques ou petits bâtiments conduits par des pilotes, dits *lamaneurs* ou *locmans*, pour lui faire éviter les écueils; 3° le *touage*, qui consiste à traîner le navire sur l'eau à l'aide d'un cordage tiré, soit par des hommes placés sur le rivage, soit par l'équipage du navire *toué*, qui tire lui-même au moyen d'un cordage attaché à un point fixe; cette même opération faite en pleine mer, à l'aide de canots, s'appelle plus ordinairement *remorque*; 4° les frais de *congé*, dont nous avons fait connaître l'objet et les formes n° 600; 5° le droit de *visite*, ou la rétribution payée aux agents publics chargés de remplir cette formalité et de constater l'état des navires, conformément à ce que nous avons dit n° 630; 6° le *rapport*, c'est-à-dire ce qu'il en coûte, soit pour la rédaction, soit pour l'affirmation du rapport que le capitaine est obligé de faire dans le port d'arrivée, ou dans ceux de relâche, comme on l'a vu nos 639, 643 et 648; 7° les droits de *tonnes*, c'est-à-dire la rétribution que perçoit l'autorité locale sur tous les navires qui touchent son territoire, pour l'entretien de tonnes vides, qu'on place au-dessus des rochers et bancs de sables, afin de les indiquer aux navires; 8° ceux des *balises*, rétribution à peu près semblable à la précédente, sinon que ce mot signifie en général tout ce qui sert à donner des indications aux navires; 9° les droits d'*ancrage*, rétribution que perçoit le souverain d'une côte sur tous les navires qui y abordent, en quelque sorte pour la permission qu'il donne d'y jeter l'ancre, et dont l'équité paraît fondée sur ce que la sûreté du rivage, des personnes et des choses, donne lieu à des dépenses, dont cette rétribution devient l'indemnité; 10° les droits de *feu*, c'est-à-dire l'entretien des réverbères ou phares destinés à l'avertissement des navires; enfin tous autres droits locaux de même espèce, connus sous les noms de Com. 191.

droits de *bassin*, *avant-bassin*, etc. Le fréteur doit encore supporter seul les dépenses ou pertes, que les principes sur les avaries, dont nous donnerons le développement dans la suite, ne mettent point à la charge commune du navire et du chargement; telles seraient les dettes contractées pour les seuls besoins du navire, pour la nourriture de l'équipage, soit envers les chargeurs, dont le capitaine aurait pris les vivres, vendu ou engagé les marchandises, soit envers les tiers, à qui le capitaine aurait emprunté à la grosse ou autrement. On voit par là que le fréteur n'est tenu d'aucun des droits qui seraient imposés sur les marchandises, ou autres, à quelque titre que ce fût, et qui ne concerneraient point le navire ou la navigation.

715. La charte partie peut, après le départ du navire, ne point recevoir son exécution, par la rupture du voyage, qu'on ne doit pas confondre avec la simple suspension ou le retardement. Les règles, que nous avons données nos 675 et suivants, sont encore observées. Quand le voyage commencé est rompu
Com. 295. pas la faute du fréteur, il doit des dommages-intérêts réglés à dire d'experts. Si c'est par la faute de l'affréteur, il doit
Com. 288. payer la totalité du fret convenu : la nature des choses ne permet pas ici qu'il puisse être tenu d'une autre indemnité.
Com. 276. Si c'est par force majeure, chacun des contractants ne peut être obligé d'exécuter un engagement qu'il ne tient pas à lui de remplir, et la nature de l'accident détermine l'application de cette règle. Ainsi, lorsque le voyage est rompu par interdiction de commerce, et que le capitaine, suivant les instructions qu'il a reçues, revient au lieu de son départ, le fret
Com. 279, 299. n'est dû que pour l'aller, quand même le navire aurait été frété tout à la fois pour l'aller et le retour. Peu importerait, dans ce cas, que le fret d'aller fût moindre ou supérieur à celui de retour : les contractants sont présumés avoir voulu courir la chance de perte ou de gain, que la rupture forcée du voyage pouvait amener, et en avoir calculé toutes les conséquences. Cette réduction de fret n'aurait lieu toutefois qu'au-

tant que l'affréteur ou le chargeur n'aurait pas fait conduire les marchandises dans un autre port que celui de la destination (1).

714. Le voyage peut être retardé avant ou après le départ. Il faut aussi distinguer si c'est par force majeure, ou par la faute de l'une des parties. Au premier cas, la charte partie subsiste, sans dommages-intérêts de part ni d'autre. L'affré- Com.
teur ne pourrait s'en autoriser pour enlever ses marchandises, 277.
sans payer la totalité du fret, comme s'il y avait rupture de Com.
voyage; seulement, si le retard a lieu pendant la route, il 293.
peut les faire décharger à ses frais, à condition de les rechar- Com.
ger ou d'indemniser le fréteur. Si toutefois il s'agissait de 278.
marchandises d'une nature telle qu'on ne pût espérer de les conserver, la starie ayant alors à l'égard de l'affréteur le même effet qu'une rupture forcée de voyage, il ne serait tenu de payer le fret que jusqu'au lieu de la décharge. Du reste, il doit supporter les frais de déplacement des autres mar- Com.
chandises chargées dans le navire, que nécessite le décharge- 293.
ment, ainsi que les avaries qu'il peut occasionner.

Le fréteur ne peut exiger, quelle que soit la durée du re- Com.
tard, aucune augmentation de frais, lorsque le navire est loué 300.
au voyage. Il est facile de sentir les raisons qui ont fait établir, dans ce cas, une règle différente de celle que nous avons indiquée relativement à l'engagement des gens de mer. Si l'affrétement était au mois, il semblerait juste que les loyers continuassent de courir; car, toute chose périssant pour le compte du maître, l'événement de force majeure devrait retomber sur l'affréteur : mais il en résulterait la conséquence que son chargement pourrait ainsi être absorbé par les frais de navigation, si le retard se prolongeait; d'ailleurs, en promettant un fret *à tant* par mois, il n'a pu et dû entendre que les mois de navigation réelle.

Il existe toutefois entre le cas où le navire est loué au

(1) Rej., 10 décembre 1818, D. 19, 1, 278.

voyage, et celui où il l'est au mois, une importante distinction. Le prix des services que rend l'équipage pour la garde et la conservation des marchandises des affréteurs étant une des choses qui en général sont comprises dans le fret, lorsque la location est au voyage, le fréteur, qui le reçoit pour toute la durée de l'expédition, dont le temps du retard fait partie, doit fournir le service des gens de mer, par conséquent les nourrir et les payer à ses propres dépens. Au contraire, lorsque la location est faite au mois, le fréteur, ne recevant pas de fret pendant le temps de la starie, ne doit pas gratuitement le service de l'équipage; l'affréteur est donc tenu de contribuer pendant ce temps aux loyers et à la nourriture des matelots, pour l'utilité qu'il en reçoit.

Com. 403.

Com. 400.

Lorsque le retard provient de la faute d'une des parties, ou d'un événement dont les suites sont à sa charge, la partie à qui il peut être imputé doit en supporter les résultats, et indemniser les personnes qui en éprouvent quelques dommages.

Com. 294, 295.

715. On peut, à l'aide de ces principes, décider les questions que fait naître l'état d'innavigabilité du navire. Si elle provient de fortune de mer, et qu'il soit nécessaire de le radouber, le retard qui en résulte ne donne à l'affréteur aucun droit de rompre le voyage, ni de prétendre à des dommages-intérêts, et même, s'il veut ou s'il est obligé de décharger les marchandises, cette opération ainsi que le rechargement sont à ses frais. Lorsque le mauvais état du navire est tel qu'il ne peut être radoubé, le capitaine, en sa qualité de représentant de tous les intéressés, est obligé d'en louer un autre, comme on l'a vu nº 644. S'il n'en peut trouver qu'à un prix proportionnellement au-dessus de celui de la charte partie, l'excédant du fret est supporté par l'affréteur; mais s'il n'en trouve pas, le voyage est rompu, et le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé. Il n'en est pas ainsi lorsque le mauvais état du navire existait lors du départ, quand même le fréteur l'aurait ignoré (1). L'affréteur, qui

Com. 296.

Com. 293, 391.

Com. 393.

(1) Rej., 11 janvier 1842, D. 42, 1, 8.

prouve ce mauvais état, est fondé à rendre le fréteur responsable de tous les événements, sans qu'il puisse s'excuser sur ce que le navire a été visité : seulement, lorsque cette précaution n'a pas été prise, le mauvais état du navire est présumé de droit. Com. 297.

716. Le navire étant arrivé à sa destination, l'affréteur doit prendre livraison des choses qu'il a chargées dans les délais et après les formalités déterminés par les lois et les usages locaux ou par la convention, à peine de dommages-intérêts pour les frais de surestarie. Il doit aussi payer le fret convenu en entier au fréteur ou à la personne chargée de le représenter, qui, le plus souvent, est le capitaine. Il ne peut prétendre aucune diminution sous prétexte qu'il n'a pas chargé tout ce qu'il pouvait d'après la charte partie, ou que l'affrétement ayant été fait pour l'aller et le retour, il n'a rien chargé en revenant, ou qu'il a retiré ses marchandises en route; à moins qu'il n'y ait été obligé, soit par la force majeure dont nous avons parlé n° 713, soit par une faute dont le fréteur serait coupable ou garant. Néanmoins, si le chargement qu'il avait droit de faire, et qu'il n'a pas complété, l'avait été par d'autres personnes, il serait juste que le fret payé pour les marchandises de ces nouveaux affréteurs fût imputé en déduction de ce qu'il doit. Com. 288, 294.

Si les objets chargés ont péri de manière qu'il n'en revienne rien au chargeur, comme il arrive en cas de naufrage, échouement, prise, pillage ou tout autre événement qui ne lui soit point imputable, ni directement par son fait propre, ni indirectement parce que les marchandises de contrebande pour pays étranger auraient été confisquées par le souverain de ce pays, il ne doit aucun fret, même proportionnellement à la partie du voyage accomplie. Mais, si la location ayant été faite pour l'aller et le retour, le chargement d'aller était seul parvenu à sa destination, et que celui de retour eût péri, il faudrait procéder à une ventilation, et fixer la portion de fret due par l'affréteur. Si la prise avait été resti- Com. 302.

tuée, le fret subirait seulement une réduction proportionnelle à la perte éprouvée par le chargeur (1). Le fret des marchandises perdues ne pourrait être exigé, encore bien qu'elles eussent été assurées. Cette assurance est un contrat tout à fait indépendant de la charte partie, une garantie particulière que l'affréteur s'est procurée moyennant une indemnité qu'il a promise, ce qui ne change rien à la convention intervenue entre lui et le fréteur, ni aux conséquences légales qu'elle produit. Si même le fret avait été payé d'avance, l'affréteur
Com. pourrait le réclamer, à moins d'une convention contraire,
302. dont l'effet serait que le fret ainsi payé ne pût être répété par lui, et que, s'il ne l'a pas payé, il pût être exigé : c'est une chance que les parties ont entendu courir, qui a pu influer sur la fixation du prix du fret, comme au cas prévu n° 713. Mais alors même que cette convention n'aurait pas eu lieu, si la cargaison prise par l'ennemi est ensuite rachetée, ou si les marchandises naufragées sont sauvées, le fret des marchandises rachetées ou sauvées est dû proportionnellement jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage, et en entier si elles
Com. sont conduites ensuite au lieu de la destination par les soins
303, 304. du fréteur, à la charge par lui de contribuer au rachat ou au sauvetage, conformément à ce que nous dirons sur la contribution aux avaries.

717. On a vu, n° 644, que des objets chargés sur un navire avaient pu être vendus, mis en gage pour les nécessités de ce navire, ou consommés pour la même cause. Point de doute que si le fréteur, ne recourant point à la faculté d'abandon expliquée n° 663, les paye intégralement aux intéressés,
Com. ceux-ci n'en doivent le fret; car, dans ce cas, ils sont réputés
298. être arrivés à bon port. Si au contraire le fréteur entend se libérer par l'abandon, le fret doit être payé à la masse des créanciers, envers qui le fréteur se libère par cet abandon, ou à celle des cochargeurs, qui sont tenus de réparer la perte par une contribution. On suit alors la règle qui sera expliquée

(1) Rej., 11 août 1818, D. 19, 1, 158.

nos 732 et suivants, d'après laquelle un fréteur venant à la contribution doit le fret de ses marchandises sacrifiées pour l'intérêt commun.

718. Il suit de ce que nous venons de dire que le chargeur ne peut se libérer de l'obligation de payer le fret en offrant d'abandonner les marchandises, quelque dépréciées ou détériorées qu'elles soient, quand c'est la suite d'un cas fortuit ou du vice propre de la chose, et qu'on ne peut en rendre le fréteur responsable. Néanmoins, si ces choses sont des liquides mis en futailles, qui aient tellement coulé, même par vice propre, que les futailles soient vides ou presque vides, l'affréteur peut abandonner celles qui sont en cet état pour le fret qu'elles doivent. Com. 309, 310.

Ces deux règles, en apparence opposées, dérivent de principes semblables. Les marchandises chargées étant arrivées au lieu désigné, l'obligation est remplie : le fréteur a fait jouir l'affréteur du navire suivant la destination convenue. Si les marchandises se trouvent avariées et même de nulle valeur, cet événement, lorsqu'il provient de force majeure ou de vice propre, est étranger au fréteur, puisque les corps certains qui lui ont été confiés n'en sont pas moins arrivés. Mais si les liquides contenus dans les futailles ont fui et les ont laissées vides, il est vrai de dire qu'ils ne sont point arrivés au lieu de leur destination; que le fréteur n'a donc point rempli l'objet de son engagement : car cet engagement ne portait pas sur les futailles, mais sur les liquides qu'elles contenaient et dont elles n'étaient que l'accessoire.

719. En général, le fret n'est dû qu'à l'instant où les marchandises sont débarquées, à moins que des événements de la nature de ceux dont nous avons parlé plus haut n'aient rompu le voyage; et c'est alors aussi que chacun de ceux qui doivent le payer peuvent le refuser par voie d'exception, fondée sur ce que le capitaine ou l'armateur, responsable de ses faits, lui est redevable de quelque indemnité, à raison d'un dommage éprouvé par sa faute; sauf, dans tous les cas, le

privilége des gens de mer, suivant ce que nous dirons dans le titre VIII.

La nature particulière des expéditions maritimes, l'importance que des objets qui ont éprouvé pendant la traversée les effets inévitables du mouvement soient promptement déposés à terre, l'impossibilité où l'on serait de s'assurer de l'état de ces objets avant le débarquement, modifient le droit qu'ont en général les voituriers de ne point se dessaisir des marchandises qu'ils ont transportées, avant qu'on ne leur ait payé leurs avances et le prix du transport. Le capitaine ne peut donc, à
Com. 306. défaut de payement, retenir les marchandises et autres objets qu'il a transportés; seulement, s'il doute de la solvabilité du consignataire, il peut demander, au moment du déchargement, le dépôt en mains tierces, jusqu'au payement du fret et des autres sommes qui sont dues par l'affréteur, conformément à ce que nous dirons dans le chapitre suivant.

720. Soit que le capitaine ait ou non frété le navire, sa qualité lui donne droit et pouvoir d'en percevoir le fret, et de faire tous les actes conservatoires relatifs à cette perception. Il est préposé pour agir au mieux des intérêts de l'armateur; et si, pour éviter la perte totale du fret, il fait constater la nécessité où il s'est trouvé de prendre des marchandises en payement, la perte qui pourrait en résulter serait pour le compte de l'armateur.

Nous verrons dans la suite que c'est à lui qu'appartient le droit et qu'est imposée l'obligation d'exiger de chacun des chargeurs la part contributive dans les avaries dont ils sont tenus. Si quelque chargeur causait par son fait des dommages ou avaries aux marchandises d'un autre, le capitaine devrait aussi en poursuivre la réparation. Il a, dans tous ces cas, les mêmes droits, et il jouit des mêmes priviléges que pour le fret. Mais s'il reçoit le payement de ce fret et livre des marchandises, sans demander le remboursement de ce qui est dû pour avaries, et sans faire de protestation, il n'est plus recevable à les réclamer, et les affréteurs, dont il a ainsi négligé

les droits, peuvent exercer une action personnelle contre lui.

Nous ferons connaître dans le titre VIII l'effet et la durée du privilége, que nous avons dit, n° 709, exister sur les mar- Com.
chandises chargées pour le payement du fret et des accessoires. 307,
Mais il peut se perdre ou devenir illusoire, si le prix des mar- 308.
chandises était insuffisant; l'action personnelle pour le payement n'en subsisterait pas moins contre l'affréteur, et se prescrirait par un an à compter du jour que le fret est devenu exigible, à moins qu'elle ne soit conservée par cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire, ou Com.
qu'il n'oppose sa créance par voie d'exception. Ainsi le capi- 433,
taine ayant vendu en route ou pris, dans les cas prévus 434.
n° 644, des marchandises ou vivres d'un affréteur, qui devrait pour le fret de la portion conservée une somme plus forte que la valeur de ces choses, si l'armateur poursuivi comme responsable du capitaine, d'après les règles expliquées n° 662, excipait du non-payement du fret, il ne pourrait être repoussé par la considération que la demande en payement de fret est prescrite. On peut se reporter à ce que nous avons dit, n° 240, relativement à la prescription.

CHAPITRE III

Obligations du capitaine envers les chargeurs.

721. Indépendamment des obligations énoncées au chapitre précédent, que le capitaine doit remplir comme représentant de l'armateur, ou qui peuvent le concerner en sa seule qualité de capitaine, et de toutes celles qui ont fait l'objet du titre second, nous avons vu, n° 658, que le capitaine en contractait d'autres, qui avaient plus particulièrement pour objet la conservation et la remise des choses chargées. Elles sont de la même nature que les obligations des voituriers, dont nous avons parlé n°s 538 et suivants. Il importe peu, pour en régler l'étendue et les effets, que ces choses appartiennent à l'armateur qui a préposé le capitaine, ou à des affréteurs partiels. Le chargeur est obligé de mettre les marchandises, sui-

vant leurs diverses natures, en tonneaux, ballots, caisses, etc., de la manière convenable pour qu'elles arrivent au lieu de leur destination; et si le capitaine reconnaît quelque vice ou défaut de précautions à cet égard, il doit l'indiquer de suite et ne point s'en charger jusqu'à ce qu'il y ait été porté remède; autrement il y aurait présomption contre lui que les marchandises étaient suffisamment emballées, garanties, et en bon état extérieur. De son côté, le capitaine doit veiller ou faire veiller avec soin au placement de chaque objet dans le navire, et remplir à cet égard toutes les obligations, que nous avons vues, dans les titre V et VI de la troisième partie, être imposées aux dépositaires et aux voituriers. C'est par l'usage des lieux ou par la convention des parties qu'on doit décider si les frais de transport du quai au navire, ainsi que l'arrimage, c'est-à-dire le placement et l'arrangement des marchandises dans le navire, entrent dans le prix du fret, ou si le chargeur doit les payer particulièrement.

722. Le chargement terminé, le capitaine doit en donner
Com. une reconnaissance, qui porte le nom de *connaissement*. Cet
222, acte exprime : 1° la nature et la quantité, ainsi que les es-
281. pèces ou qualités, marques et numéros, des objets à transporter; 2° le nom de l'expéditeur; 3° le nom et l'adresse de celui à qui les objets sont expédiés; 4° le nom et le domicile du capitaine; 5° le nom, l'espèce et le tonnage du navire; 6° le lieu du départ et celui de la destination; 7° le prix du transport, à moins qu'il n'existe une charte partie qui contienne quelques-unes de ces indications, ou que le chargement étant fait par les armateurs eux-mêmes il n'y ait pas lieu à désigner le prix du fret. Dans ce dernier cas, et dans tous ceux où le connaissement tient lieu de charte partie, comme nous l'avons vu n° 708, on doit ajouter à cet acte les autres énonciations nécessaires dans une charte partie.

723. Il est rédigé quatre exemplaires du connaissement,
Com. signés de toutes les personnes qui y figurent. L'un est pour le
282. chargeur, à qui il est nécessaire dans différentes circonstances,

par exemple pour vendre, puisque nous avons vu, n[os] 248 et 313, que des marchandises en route pouvaient être vendues sur connaissement, ou en cas de contribution ou d'assurance, pour justifier le chargé. Un autre est pour le consignataire, afin que, sachant ce qu'il doit réclamer, il puisse, au moyen de la comparaison de l'état des marchandises remises avec ce qui est énoncé dans le connaissement, reconnaître s'il doit les recevoir purement et simplement, ou réclamer; quelquefois même ce connaissement lui est nécessaire pour assurer le privilége de ses avances. Le troisième est pour le capitaine, afin qu'il sache ce qu'il doit rendre à chaque consignataire. Le quatrième est pour l'armateur du navire, afin qu'il connaisse ce qui doit lui revenir pour le fret, et qu'il puisse régler en conséquence ses comptes, soit avec le capitaine, soit avec le subrécargue, dont nous avons parlé n° 646.

Il n'est pas nécessaire que la mention du nombre d'originaux soit faite sur chacun d'eux, ni que le capitaine écrive lui-même ceux qu'il délivre; mais il doit y remplir de sa main les quantités des objets dont il se charge, et son Com. exemplaire doit être signé des chargeurs (1). Si l'on n'avait 284. pas pris cette précaution de faire signer le connaissement par toutes les parties, le capitaine ne pourrait certainement en exciper pour se dispenser de rendre compte de ce qui lui a été confié; et nous ne doutons pas, par suite de ce qui a été dit n° 540, que la preuve testimoniale ne pût être admise contre lui. De son côté, le chargeur, on le sent bien, ne pourrait refuser de payer le fret de ce qu'il aurait confié au capitaine. Mais, comme on verra, n° 724, que le connaissement régulier fait foi contre les tiers, il y aurait plus de difficulté, dans le cas où l'on ferait valoir contre des assureurs un connaissement non signé du capitaine et du chargeur assuré. Nous examinerons cette question n° 832. Du reste, ces quatre originaux doivent être signés dans les vingt-quatre heures du chargement par le capitaine ainsi que par les chargeurs, qui ne peuvent exiger Com. 282.

(1) Cass., 22 floréal an VII, D. 2, 1040, n° 12.

que le capitaine les signe plus tôt, parce qu'il doit avoir le temps de vérifier si tous les objets y énoncés existent réellement. Les chargeurs sont en outre obligés de fournir au capitaine, dans le même délai, soit les quittances délivrées à la douane pour droits dus par les marchandises, soit les acquits à caution, dont nous avons indiqué l'objet n° 633.

724. Le capitaine peut être propriétaire d'une partie du chargement, comme nous l'avons dit n° 671. Il semblerait que dans ce cas un connaissement ne serait point nécessaire, puisque c'est sa propre chose qu'il surveille et conserve, et qu'il ne peut se devoir de responsabilité à lui-même. Mais, comme nous verrons par la suite qu'il est plusieurs circonstances, dans lesquelles il faut prouver par une pièce, dont l'existence au moment du départ du navire ne puisse être contestée, la quantité et la qualité des objets chargés, par exemple lorsqu'une indemnité est prétendue en cas de jet, ou
Com. qu'un assureur est poursuivi en cas de perte, etc., le connais-
415. sement seul peut faire cette preuve. Pour prévenir la possibi-
Com. lité que dans ce cas on ne substitue un connaissement à un
344. autre, le connaissement des objets que charge le capitaine doit être signé par deux des principaux de l'équipage; et même, si le chargement est fait en pays étranger par des personnes de l'équipage ou par des passagers, un double du connaissement de leurs marchandises doit être remis dans le
Com. lieu où le chargement s'effectue, entre les mains du consul
345. français, d'un notable commerçant ou d'un magistrat local. Nous croyons aussi qu'il faudrait adopter la même mesure si
Proc. cet acte intéressait un chargeur, parent du capitaine au degré
268. prohibé pour l'admission en témoignage. La saine raison, qui ne permet pas que le capitaine fasse foi pour lui-même, n'accorde pas plus de créance à un connaissement délivré par lui à ses parents, quand d'autres preuves ne viennent pas à l'appui. C'est à l'aide des détails contenus dans les connaissements des divers chargeurs que le capitaine rédige les manifestes dont nous avons parlé n° 649.

Les connaissements réguliers font foi entre toutes les Com.
parties qui ont concouru à leur rédaction, et même contre des 283.
tiers. Mais comme ceux-ci n'y sont point intervenus, ils ont droit de les débattre et d'en prouver la fausseté ou l'inexactitude par toutes sortes de moyens. Nous aurons occasion d'en donner des exemples, en parlant des contrats d'assurances maritimes et des prêts à la grosse. On voit, par ce qui vient d'être dit, qu'il n'est guère possible de se dispenser de rédiger des connaissements pour les choses chargées dans des navires; néanmoins, dans les cas prévus n° 708, les lettres de voiture ou autres écrits employés pour constater le chargement serviraient à remplacer le connaissement.

725. Les soins que le capitaine doit donner aux marchandises chargées étant, comme on l'a vu n° 721, semblables à ceux que les dépositaires et voituriers sont obligés d'appor- Nap.
ter à la garde de ce qui leur est confié, nous ne pouvons que 1782.
renvoyer à ce que nous avons dit sur ce sujet nos 495, 538 et Com. 222.
suivants. Ainsi, comme eux, il répond des pertes, amendes ou confiscations, qui proviendraient de ce qu'il ne se serait pas offert ou soumis aux visites et vérifications exigées par l'autorité locale, et de ce qu'il aurait reçu ou chargé pour son compte des objets, dont la nature, la qualité ou la prohibition pourraient causer quelque dommage au reste de la cargaison. Dans ces cas et autres analogues, les tribunaux auraient à apprécier les circonstances. La vigilance qu'il est tenu d'apporter doit être égale à celle qu'apporterait le propriétaire lui-même : il doit placer chaque objet de manière qu'aucun ne
soit endommagé, fournir de bons guindages, et veiller à ce Com.
que les écoutilles soient exactement fermées. Si divers objets 405.
peuvent souffrir quelque préjudice par les attaques des rats et des souris, il doit avoir à bord et entretenir un nombre de chats suffisant pour les en défendre. S'il s'aperçoit que des marchandises liquides viennent à couler, il doit y porter remède, et garantir aussi les autres objets sujets à se corrompre, soit en les déplaçant, soit en aérant le navire. Il ne peut, à

Com. moins que le voyage ne soit de petit cabotage, placer aucune
229, marchandise sur le tillac, parce que ce lieu est le plus exposé
421. aux coups de mer, et que d'ailleurs cet emplacement devant être libre pour la manœuvre, si le navire éprouvait des dangers, les objets ainsi placés devraient être sacrifiés les premiers, et ne donneraient droit à aucune contribution, comme on le verra n° 735. Mais s'il en a reçu l'autorisation écrite du chargeur, il est à l'abri de toute responsabilité. Toutes ces obligations sont indépendantes de celles qu'il aurait à remplir, si, comme on l'a vu n° 664, il était chargé de gérer et de vendre la cargaison; à cet égard, il faudrait suivre les règles exposées n°s 558 et suivants.

726. Le capitaine doit, à l'arrivée au port de destination des marchandises, les remettre aux commissionnaires ou consignataires qui lui sont indiqués, dans les délais accordés par
Com. la convention ou l'usage pour le déchargement, à moins
274. que des causes indépendantes de sa volonté ou de ses faits ne l'en empêchent. Ceux-ci doivent en prendre livraison, en
Com. donner décharge, à peine de tous dépens et dommages-inté-
285 rêts, et même de supporter les frais de retard s'ils leur sont imputables. Dans le cas où ces retards seraient le résultat d'une force majeure, l'équité semble commander qu'on partage les frais de surestarie qu'éprouve le capitaine, entre le navire et les marchandises que cette force majeure empêche de débarquer. Les commissionnaires ou consignataires doivent aussi payer le fret des marchandises qu'on leur délivre, comme on l'a vu n° 716. Cette remise doit être faite par le capitaine, sans qu'il puisse élever de question sur la propriété ou le droit de celui qui est indiqué dans le connaissement. Nous avons vu, n° 719, comment il pouvait assurer le payement du fret.

Com. **727.** Le connaissement peut être fait *au porteur*, et alors,
281. d'après les principes que nous avons établis n°s 181 et 483, les droits qui en résultent peuvent être réclamés par celui qui a dans les mains l'exemplaire délivré au chargeur. Il peut être

à ordre, et, conformément aux règles établies nos 343 et suivants, celui à qui il est transmis par voie d'endossement peut réclamer les marchandises y énoncées, à moins qu'il n'existe quelque opposition du genre de celles que nous avons indiquées n° 415. Dans l'un et l'autre cas, le chargeur n'a plus la faculté de retirer ses marchandises, s'il ne représente tous les exemplaires du connaissement, le capitaine étant responsable envers quiconque sera porteur légitime de celui qu'il a signé. Mais à quelque titre qu'on se présente pour réclamer des marchandises en vertu d'un connaissement, elles sont soumises aux priviléges dont nous parlerons dans le titre VIII; et le capitaine peut refuser de s'en dessaisir, lorsqu'il n'est pas payé du fret et de tous les autres droits qui lui sont dus, conformément à ce qui a été expliqué nos 719 et suivants. Si le consignataire indiqué refuse de recevoir les marchandises, ou si personne ne se présente pour les retirer, le capitaine a, pour en faire le dépôt dans un lieu public, et même pour se faire autoriser à en vendre jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû, les droits dont nous avons parlé nos 549 et 719; mais il est convenable que dans ce cas il donne avis du refus aux chargeurs, ainsi que de toute autre cause qui a pu s'opposer à ce qu'il fit la remise des marchandises.

Com. 305.

Com. 206.

728. Le capitaine, qui ne représente pas tous les objets portés au connaissement, est tenu d'en payer la valeur au prix du lieu de la décharge, à moins qu'il ne prouve que la perte est arrivée par force majeure ou par sacrifice pour le salut commun; de même, en cas d'avaries provenues de sa faute, il doit payer la valeur entière et garder les objets pour son compte. Ces règles sont indépendantes des poursuites qui pourraient être exercées contre le capitaine et ceux de l'équipage qui auraient agi de complicité avec lui, si le défaut de représentation de tout ou partie du chargement provenait de ce qu'il aurait été commis quelque soustraction frauduleuse, conformément à l'art. 15 de la loi du 10 avril 1825. Néan-

moins, si le capitaine a été obligé de vendre, engager ou consommer les marchandises de quelques chargeurs pour les besoins du navire, ces derniers n'ont point d'action personnelle contre lui, sauf leurs droits contre l'armateur pour être payés du prix, d'après les règles expliquées nos 644, 663 et 717. Mais le capitaine, comme les voituriers, n'est tenu de rendre ce qui lui a été confié qu'en bon état extérieur, suivant les règles données n° 543. C'est par ce motif que les capitaines sont dans l'usage d'insérer dans les connaissements la clause *que dit être*, qui signifie qu'ils n'ont pas vérifié le contenu et n'entendent pas en garantir le bon état. L'effet de cette clause doit être cependant limité au cas où le capitaine n'aurait pas connu les choses chargées; si par exemple il les avait lui-même achetées, la stipulation de la clause que nous venons d'indiquer ne produirait aucun effet.

729. Lorsqu'il y a diversité d'énonciations entre les exemplaires du connaissement, la foi est due à celui dont le capi-
Com. 284. taine est porteur, s'il est rempli de la main du chargeur ou de son commissionnaire; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire, rempli de la main du capitaine, fait foi contre celui-ci.

Mais s'il se trouvait une opposition entre deux connaissements, l'un représenté par le capitaine, rempli de la main du chargeur, l'autre en la possession du chargeur, rempli de la main du capitaine, les tribunaux ne pourraient que se décider par les renseignements, les circonstances, ou le serment de celle des parties qu'ils présumeraient avoir inséré par erreur une énonciation, dont l'inexactitude lui deviendrait nuisible.

730. Au surplus, toute action du chargeur en délivrance
Com. 433, 434. des marchandises est prescrite un an après l'arrivée du navire, sauf l'interruption dont il a été parlé n° 240; et si une force majeure avait terminé le voyage pendant la traversée, en obligeant de décharger ou de vendre les marchandises dans un lieu autre que celui de la destination, sans que le

navire y fasse retour, il semble que la prescription ne devrait courir que du jour où le chargeur a eu connaissance de cet événement. Mais si le chargeur prétend que les marchandises qu'on lui délivre sont avariées, ce n'est plus dans ce délai qu'il doit agir. Il faut qu'il fasse une protestation dans les Com.
vingt-quatre heures; et après qu'il a ainsi conservé son droit, 435,
il faut qu'il intente son action dans le mois qui suit cette pro- 436.
testation. C'est par l'usage des lieux et du commerce qu'on pourrait décider quand ce délai de vingt-quatre heures doit expirer. Des marchandises, objets d'un même connaissement, peuvent être d'une quantité et d'un volume tels que le déchargement ne s'opère pas le même jour, et surtout au même instant; il peut d'ailleurs arriver que la force majeure ou des causes très-licites occasionnent quelque interruption du déchargement. On peut dire qu'en général, et sauf les circonstances ou la mauvaise foi des parties, le délai ne doit courir qu'après que la totalité des choses comprises au même connaissement a été mise à quai.

Il arrive quelquefois que la marchandise est à la simple consignation du capitaine; dans ce cas, on peut se demander comment il pourra se faire à lui-même une protestation. Cette question n'a d'intérêt qu'à l'égard des tiers; car on sent que le capitaine ne pourrait exciper du défaut de protestation contre le chargeur son commettant. Mais si la marchandise était assurée, cette circonstance du concours de deux qualités opposées dans la personne du capitaine ne dispenserait point de la protestation. Il faut dans ce cas qu'il substitue un tiers à sa qualité de consignataire, lequel fera signifier cette protestation; ou, ce qui vaut mieux, qu'il s'adresse au consul de la nation, et s'il n'y en a pas, au magistrat local, qui pourvoira, par la nomination d'un curateur ou mandataire, à ce que le chargeur soit représenté et à ce qu'une protestation conserve ses droits contre les assureurs.

CHAPITRE IV.

Obligations respectives de contribuer aux avaries.

731. Nous avons dit, n° 704, qu'un des effets du contrat de charte partie était de créer, non-seulement entre l'armateur et les chargeurs, mais encore entre ces derniers respectivement, l'obligation de faire tous les sacrifices que le salut commun rendrait nécessaires, et d'indemniser ceux sur qui ces sacrifices seraient tombés. Si cette obligation, dans les rapports entre l'armateur et les chargeurs, peut être considérée comme la conséquence et un effet de leur convention relativement au transport des marchandises, il n'en est pas tout à fait de même des obligations entre les chargeurs, étrangers les uns aux autres, et n'ayant eu aucun rapport direct entre eux. Lorsque chacun de son côté chargeait ses marchandises sur le navire, il n'a fait aucune convention directe; mais le fait que chacun d'eux a chargé des marchandises sur le navire a donné naissance à un quasi-contrat, qui produit les mêmes résultats qu'une convention expresse. Chacun d'eux, par ce seul fait, contracte de plein droit l'obligation de sacrifier ce qu'il a chargé pour le salut commun, ou lorsque ses marchandises ont été sauvées, de supporter une contribution propre à indemniser ceux qui ont supporté le sacrifice. C'est ce qu'on appelle la contribution aux *avaries*.
Com. 399. Ces sortes d'avaries sont nommées *communes*, parce qu'elles sont réparées en commun, ou avaries *grosses*, parce que le *gros*, c'est-à-dire la totalité des choses, y contribue. Toutes autres avaries sont supportées, sauf recours contre l'auteur du dommage, par celui à qui appartient la
Com. 404. chose avariée, ou par celui qui s'est chargé de cette espèce de risques au lieu et place du propriétaire, suivant les règles que nous donnerons dans les titres V et VI. On les nomme avaries *simples*; elles ne sont d'aucune importance pour l'objet que nous nous proposons de traiter dans ce chapitre.

Nous allons, dans la première section, examiner quelles avaries doivent être considérées comme avaries communes. Il sera facile par ce moyen de reconnaître, lorsque l'ordre des matières en amènera l'occasion, quelles sont les avaries simples. Dans la seconde section, nous exposerons le mode de contribution à laquelle donnent lieu les avaries communes.

SECTION PREMIÈRE.

Quelles avaries donnent lieu à la contribution.

732. Les avaries qui donnent lieu à la contribution peuvent être rangées en cinq classes : 1° la perte ou le sacrifice Com. de choses ou de sommes données aux corsaires, pirates ou 400. autres ennemis, par composition et à titre de rachat du navire et du chargement; 2° la perte des choses jetées à la mer, et le dommage occasionné par le jet, soit aux marchandises restées, soit au navire; 3° la perte des ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun, des mâts rompus ou coupés, des voiles déchirées pour la même cause, par exemple en forçant la course du navire pour éviter l'ennemi, la tempête ou tout autre péril, et enfin l'échouement dans les mêmes circonstances; 4° les pansements, loyers et nourriture des gens blessés en défendant ou en servant le navire pendant un combat, et ce qui est dû aux gens de mer faits prisonniers au service du navire et du chargement; 5° les frais que peuvent entraîner des mesures extraordinaires prises dans l'intérêt commun pendant la traversée. Nous en parlerons dans autant de paragraphes distincts.

§ Ier.

Des choses données par composition.

733. Un navire peut, comme on l'a vu n° 683, être pris par des corsaires, pirates ou autres ennemis, qui quelquefois, au lieu de s'en emparer totalement et de faire l'équipage prisonnier, admettent le capitaine à rachat. Ce rachat se fait ordinairement de la manière indiquée n° 642. Souvent aussi le capteur exige qu'on lui donne à l'instant des valeurs, telles que vivres, marchandises, etc., qu'il préfère à une créance.

Les propriétaires de ces objets ne peuvent se refuser à ce sacrifice. Dans tous ces cas, les sommes payées, les valeurs ou objets délivrés pour le rachat, même l'indemnité due à un òtage que le capteur aurait exigé, sont des avaries communes. Mais il faut qu'il y ait eu *composition*, c'est-à-dire une convention au moyen de laquelle les choses sont reçues par le capteur, pour qu'il laisse aller le navire. Si après la prise il s'était fait donner les effets les plus précieux ou qui lui convenaient le mieux, et qu'ensuite il eût relâché le navire avec le reste de la cargaison, cette perte ne serait pour les pro-
Com. 403. priétaires de ces objets qu'une avarie simple; car, l'ennemi s'en étant emparé par force, on ne peut pas dire qu'ils aient été sacrifiés pour le salut commun. Il en est de même des choses qu'un chargeur aurait données pour le rachat particulier de ses marchandises, de sa personne ou de ses domestiques. Il faut encore que le navire ait été effectivement sauvé. Si, contre la foi de la composition, le capteur était resté maître du navire, ceux à qui appartenaient les choses données dans la vue du rachat ne pourraient rien demander à ceux dont les effets auraient été sauvés par quelque autre moyen, tels que l'abandon du navire fait par le capteur poursuivi, la recousse, la revendication dans le cas prévu n° 271.

§ II.

Du jet et de ses accessoires.

734. On nomme *jet* l'action de précipiter dans la mer
Com. 410. une partie des objets dont le navire est chargé. Celui dont nous avons à parler ici est le jet qui a lieu lorsque le capitaine se trouve obligé d'alléger le navire en danger de périr par l'effet des vents, de la mer, etc., ou d'être pris par l'ennemi. Un jet opéré dans d'autres circonstances, qu'on ne pour-
Com. 403. rait y assimiler complétement, ne serait qu'une avarie simple, supportée par les propriétaires des choses jetées, sauf leur recours, s'il y a lieu, contre le capitaine et tous autres auteurs de la perte. Il paraît donc juste qu'on ne se décide à faire le jet qu'après en avoir reconnu et constaté la néces-

sité. Aussi le capitaine, à qui la situation du navire fait connaître que le jet est nécessaire, doit tenir un conseil composé des intéressés au chargement qui se trouvent sur le navire, et des principaux de l'équipage. S'il y a diversité d'avis, celui des principaux de l'équipage est préféré, quand même les intéressés au chargement se trouveraient en majorité et s'opposeraient au jet. Il serait à craindre que le désir de conserver leurs marchandises n'influât sur leur opinion, et ne les empêchât de consentir au seul moyen de salut, dont l'équipage est le meilleur juge. Il n'est pas probable qu'il se rencontre des circonstances dans lesquelles les principaux de l'équipage ne soient pas d'accord, parce que dans un danger pressant l'évidence doit frapper quiconque a l'habitude de la navigation. Toutefois, s'il y avait partage, il serait naturel de donner la voix prépondérante au capitaine. Mais si la majorité n'admettait pas la proposition du jet, le capitaine ne pourrait y procéder que sous sa responsabilité personnelle, et les tribunaux apprécieraient ses raisons justificatives, en les comparant aux motifs de refus que les délibérants doivent exprimer.

735. L'arbitraire ne doit pas présider au choix des choses à sacrifier. Les ustensiles les moins nécessaires, soit au navire, soit aux personnes, les choses les plus pesantes et de Com.
moindre prix, doivent être jetées les premières; ensuite les mar- 411.
chandises du pont inférieur, d'après le choix du capitaine, qui doit toujours s'éclairer de l'avis des principaux de l'équipage, sans être tenu de s'y conformer. Quant aux chargeurs, la crainte que l'intérêt personnel n'élève des obstacles et n'entraîne des délais ou des vérifications, pendant lesquels le navire pourrait périr sans ressource, ne permet pas qu'on les consulte sur l'exécution de la mesure arrêtée. Il est néanmoins juste qu'on jette avant toutes autres les marchandises dont il n'y a ni connaissement ou pièce équivalente, ni déclaration du capitaine. Comme la perte de ces objets ne donne lieu à aucune Com.
contribution en faveur de ceux à qui ils appartiennent, le ca- 420.
pitaine n'agirait pas en mandataire exact des armateurs et des

chargeurs qui se sont mis en règle, s'il conservait des marchandises dont la perte ne leur coûtera rien, pour en sacrifier d'autres qui devront être payées par contribution. Il en est de même, comme on l'a vu n° 725, des effets placés sur le tillac,
Com. 421. hors le cas d'une navigation au petit cabotage (1). Peu importerait que le capitaine eût fait ce placement sans y avoir été autorisé. Le chargeur aura sans doute des indemnités à prétendre contre lui; mais si pour les éviter le capitaine ne jetait pas ces objets de préférence, les autres intéressés auraient à leur tour le droit de le poursuivre en dommages-intérêts.

736. On ne doit pas se dissimuler que dans le désordre produit par une tempête, et dans la précipitation d'une mesure commandée par un péril imminent, il est souvent impossible de se conformer à toutes ces régles, et qu'il faut alors agir plutôt que délibérer. Ces délibérations et avis sont donc subordonnés, comme toutes autres précautions qu'exigent les lois, à l'empire de la nécessité. Aussi, dans l'usage, on distingue le jet *régulier*, précédé et accompagné de délibération, et le jet *irrégulier*, où la nécessité et l'imminence du danger font en quelque sorte jeter ce qu'on trouve sous la main. Mais, soit qu'une délibération ait précédé, et que les circonstances n'aient pas permis de la rédiger, soit que toute délibération ayant été impossible on ne puisse que constater cette position et la nécessité où l'on a été d'agir sans discussion, le capi-
Com. 412. taine est obligé de rédiger, aussitôt qu'il le peut, un procès-verbal exprimant les motifs qui ont déterminé le jet, et détaillant les objets jetés et ceux qui sont endommagés par cet événement. Les délibérations intervenues pour décider le jet régulier, les procès-verbaux relatifs au jet irrégulier, sont transcrits sur le registre du bord et signés des délibérants, ou bien l'on exprime les motifs de leur refus de signer. On ne doit point attendre que le navire soit arrivé au port de décharge pour les affirmer et les vérifier. Ce retard favoriserait

(1) Rej., 20 mai 1845, D. 45, 1, 233.

la fraude d'un capitaine, qui ferait mettre secrètement à terre des marchandises, qu'il supposerait ensuite avoir été jetées. Il doit donc être procédé à ces formalités au premier port de relâche, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée. Com. 413.

La perte des marchandises qui ont été jetées à la mer n'est pas toujours le seul effet du jet; il peut se faire qu'on n'ait pu l'opérer qu'en endommageant d'autres portions du chargement. La nécessité d'en indemniser les propriétaires est la conséquence du même principe, qui ne permet de détruire la propriété de l'un pour sauver celle de l'autre qu'à la charge d'une indemnité. Il peut arriver aussi que le jet reconnu nécessaire ne puisse être opéré qu'en brisant quelques parties intérieures du navire, ou même en l'ouvrant, ce qu'en terme de marine on nomme *saborder*, en coupant des mâts, des câbles, en déchirant des voiles : tous ces dommages, lorsqu'ils sont une suite immédiate du jet, sont soumis aux mêmes règles. Com. 400, 422, 426.

§ III.

Des dommages ou pertes qu'éprouve le navire.

737. C'est un des accidents ordinaires de la navigation que le navire soit endommagé en son corps ou dans ses accessoires par la tempête, le feu du ciel ou d'autres fortunes de mer. Ainsi lorsque par un coup de vent, et sans que rien annonce de la part du capitaine l'intention de faire un sacrifice au salut commun, un mât est brisé, la chaloupe détachée du navire, ou même pendant qu'elle était *à la traine* avant le danger, si la survenance de ce danger force le capitaine à l'abandonner par la nécessité d'un départ précipité, si par une cause quelconque, connue ou inconnue, une voie d'eau se manifeste au navire, ces accidents ne sont que de simples avaries, supportées par l'armateur, comme un voiturier supporte la perte d'un essieu, d'une roue, qui se rompent dans le voyage; alors les marchandises chargées ne contribuent point aux pertes qu'éprouve le navire, ni à leur réparation, Com. 422.
quand même il serait réduit à un état absolu d'innavigabi-

lité (1). On ne doit pas en excepter les dommages que le feu de l'ennemi ferait éprouver au navire pendant un combat; car ce dommage est un des dangers de sa destination. Mais si, pendant un mauvais temps ou durant un combat, il est reconnu nécessaire, pour alléger le navire ou pour faciliter sa
Com. 410. manœuvre, de couper un mât ou de faire tout autre sacrifice, les raisons qui nous ont fait dire que le dommage occasionné par le jet devait être considéré comme avarie commune, servent à décider de la même manière dans ce cas identique.

738. En combinant ces deux règles, il en résulte que si un coup de vent avait fracassé le mât, et qu'ensuite, pour le salut du navire, il fût nécessaire d'achever la fracture et de le jeter à la mer avec voiles et cordages, cette dernière mesure serait seule avarie commune; en conséquence, le montant de cette avarie serait déterminé d'après ce que valaient le mât et ses accessoires dans l'état de rupture causée par le cas fortuit, qui, avant la délibération pour en faire le sacrifice, n'était qu'une avarie simple à la charge de l'armateur.

Par les mêmes motifs on doit décider que, si le danger d'un naufrage ou d'être pris par l'ennemi obligeait le capitaine à couper les câbles des ancres du navire ou à faire d'autres sacrifices volontaires pour le salut commun, les
Com. 400. dommages qu'il éprouverait dans ces cas seraient avaries communes; tel serait l'abandon de la chaloupe ou du canot mis à la mer dans l'intention d'échapper au danger ou de donner le change à l'ennemi. Cette règle sert à déterminer quand l'échouement peut être avarie commune. Il est évident que cela ne se peut que dans le cas où le navire étant menacé d'un péril, le capitaine, pour en empêcher la perte totale ou la prise, le fait volontairement échouer sur une côte. Le dommage causé par cet événement, soit au navire, soit aux marchandises, et les frais pour le remettre à flot, c'est-à-dire pour le dégager des rochers, grèves ou vases dans lesquels il serait enfoncé, en retirer les marchandises afin de l'alléger

(1) Rej., 2 décembre 1840, D. 41, 1, 25.

et de le remettre en état de continuer sa route, sont des avaries communes. Quant à l'échouement qu'occasionnerait tout autre événement, même fortuit ou de force majeure, il ne produirait que des avaries simples (1), à moins qu'il ne fût la suite et l'effet d'un sacrifice pour le salut commun ; par exemple, si un capitaine, ayant coupé ses mâts pour sauver le navire, se trouvait, après la fin de la tempête, hors d'état d'éviter les écueils, dont il se fût garanti s'il les avait conservés.

§ IV.

Du traitement, des salaires et indemnités des gens de mer blessés, tués ou faits esclaves.

739. Nous avons fait connaître, dans les nos 687 et suivants, ce qui était dû aux gens de mer qui tombaient malades, étaient blessés ou pris au cours de la navigation. Les circonstances qui occasionnent ces accidents servent à déterminer si les dépenses qui en résultent sont ou non des avaries communes. Ainsi, lorsqu'un homme de mer tombe malade naturellement ou est blessé en faisant les manœuvres et le service ordinaire, en un mot, autrement que pendant un combat ou l'exécution d'un service extraordinaire fait dans l'intérêt commun, si aucun tort ne lui est imputable, il doit être traité sans déduction de cette dépense sur ses salaires ; il continue d'avoir droit à ses loyers et à ses parts de profit. Mais le salut commun n'ayant point été la cause de cette maladie, c'est une avarie simple à la charge de l'armateur. Au contraire, s'il est blessé soit en combattant, soit en manœuvrant Com.
pendant une action que le navire soutient contre l'ennemi, 263,
cet homme ayant exposé sa vie pour le salut commun, les 400.
frais de son traitement doivent être mis au rang des avaries communes, et l'art. 1er du décret du 4 mars 1852 interdit toute convention contraire. Il y aurait même justice à faire acquitter ainsi les frais de traitement d'un passager blessé en combattant ou en manœuvrant pour le salut du navire en danger. Un homme de mer peut être envoyé hors du navire, sur barque

(1) Rej., 2 août 1841, D. 41, 1, 314.

ou chaloupe, ou mis à terre pour exécuter certaines instructions : s'il éprouve des mauvais traitements sans sa faute, s'il est fait esclave, l'objet de sa mission déterminera comment et par qui les frais de sa maladie ou de sa rançon seront supportés. Lorsqu'il a été envoyé pour le service du navire seul,
Com. les armateurs en seront exclusivement chargés, c'est une ava-
268. rie simple : lorsqu'il a été envoyé pour le service commun du navire et de la cargaison, l'avarie est commune. Il pourrait arriver qu'un capitaine, qui va de port en port, et fait ce qu'on appelle *échelle*, voulût s'assurer si *telle* espèce de marchandises se vend bien dans *tel* lieu, si elle n'y est pas prohibée, etc., et que l'homme ainsi envoyé pour recueillir ces renseignements fût blessé ou fait prisonnier. Quoique une telle mission semble intéresser directement la cargaison, cependant, comme elle est une suite des obligations du capitaine, dont ses commettants sont responsables, le traitement ou la rançon de l'homme ainsi envoyé ne doit pas exclusivement être à la charge des propriétaires chargeurs, dans l'intérêt de qui le capitaine avait désiré obtenir ces renseignements.

Par la raison que les frais de nourriture et de pansement des gens de mer blessés en combattant sont des avaries communes, on doit mettre dans la même classe les loyers dus aux gens de mer captifs, dans le cas prévu n° 687, et que nous avons dit, n° 689, devoir être continués aux héritiers de ceux qui ont été tués ou qui sont morts de leurs blessures, pour ce qui en a couru depuis cette mort jusqu'à la fin du voyage. Il serait toutefois assez naturel de faire une distinction. Lorsque l'armateur a loué une personne pour remplacer l'homme tué ou pris, le payement qu'il est tenu de faire à celui qu'il a engagé en remplacement, sans être affranchi de l'obligation de continuer les loyers du remplacé, lui cause une double dépense, et par conséquent un déboursé extraordinaire, qui, ayant son principe dans le salut de tous, forme une avarie commune. Mais si l'homme de mer n'a pas été remplacé, le payement des loyers que fait l'armateur aux héritiers ne doit

plus être considéré comme dépense extraordinaire, ni par conséquent comme avarie commune; car l'armateur ne paye pas plus dans ce cas que si l'homme eût continué de servir.

§ V.

Des frais extraordinaires pendant la traversée.

740. Nous avons vu, nos 685 et 686, la possibilité qu'un navire fût obligé, par force majeure, soit de relâcher dans un lieu intermédiaire, soit de rester en voyage plus qu'il n'était naturel de le présumer. Lorsqu'un capitaine s'est volontairement, et non par la force du vent ou de la tempête, écarté de sa route, en cas d'interdiction du lieu où il devait relâcher, ainsi qu'on l'a vu nos 639 et suivants; ou s'est réfugié dans un port ou sous la protection d'une citadelle, soit dans l'intention de réparer un dommage souffert pour le salut commun, soit pour éviter le danger dont le navire était menacé, ou y attendre une escorte sous laquelle il serait reconnu qu'il avait besoin de naviguer pour ne pas compromettre le sort du navire et de la cargaison, les dépenses extraordinaires de cette déviation ou prolongation de voyage ou de séjour forcé, sont Com.
des avaries communes. L'analogie conduirait à mettre dans 400.
la même classe le changement de route, dans le but d'éviter la peste, ou pour déposer à terre des hommes qui en seraient atteints; et à plus forte raison lorsque l'état de santé de l'équipage donnant des inquiétudes aux autorités du lieu de sa destination, le capitaine est forcé de se rendre ailleurs. Mais si dans ce déroutement le navire éprouvait quelque dommage, soit par la tempête, soit par tous autres accidents de force majeure, ces événements n'étant pas la suite immédiate du sacrifice pour le salut commun, il n'y aurait pas lieu à les réparer par contribution, à moins qu'en eux-mêmes ils n'aient donné lieu à quelque sacrifice délibéré ou jugé spécialement nécessaire au salut commun.

Si les événements de force majeure obligent le capitaine d'entrer dans un havre ou une rivière autre que le lieu de destination, et qu'il soit nécessaire de décharger tout ou partie de la cargaison, et de remettre ensuite le navire à flot, ces

Com. 400. frais extraordinaires sont encore réputés avoir pour objet la conservation du navire et des marchandises, et par conséquent ils sont avaries communes. Mais on sent aisément qu'il n'en serait pas de même des frais de cette espèce pour entrer dans le port de destination. Quand même quelque révolution de la nature aurait opéré dans ce port une baisse extraordinaire des eaux, par l'effet de laquelle il faudrait employer, pour mettre les marchandises à terre, le secours d'alléges dont ordinairement on n'avait pas besoin, on n'y pourrait voir que de simples dépenses, qui doivent être supportées par ceux à qui appartiennent les marchandises, ou par le fréteur, selon la nature de leurs engagements.

D'après la loi du 14 juin 1841, le chargeur, dont le capitaine a pris, vendu ou mis en gage les marchandises pour les besoins du navire et de l'expédition, conformément à ce qui a été dit n°s 644 et 663, a le droit, s'il n'est pas payé en tout ou partie, l'armateur ayant fait abandon du navire et du fret, d'exiger que la perte éprouvée par lui soit répartie au marc le franc sur la valeur, tant de ses marchandises que de celles qui sont arrivées à leur destination, ou qui ont été sauvées du naufrage arrivé depuis sa dépossession. C'est une modification aux principes sur la contribution aux avaries. Mais il s'élève alors une difficulté. La contribution aux avaries a quelquefois lieu, comme on le verra n° 746, à une très-grande distance du domicile des armateurs. On ignore si ces derniers, par des motifs quels qu'ils soient, voudront recourir à la voie d'abandon. Il n'est pas prouvé encore que le créancier doive éprouver une perte; et c'est cette perte seulement qui doit être réparée par contribution. Aurait-il le droit d'exiger qu'on l'y admette provisoirement et conditionnellement, sauf, s'il est payé par l'armateur, à rapporter tout ou partie de ce qu'il aura reçu, comme on verra, n° 751, que cela peut avoir lieu dans une circonstance analogue? De graves considérations d'équité sembleraient militer en faveur de cette opinion. Le capitaine, en disposant des marchandises du chargeur, a agi dans la mesure de ses droits et a cédé à une nécessité. Il a pris

le seul moyen qui fût à sa disposition pour mettre le navire en état d'achever son voyage. Lorsqu'il s'est emparé des vivres d'un passager, il a prévenu le plus horrible des événements qui puissent frapper des navigateurs, il a évité des malheurs incalculables; lorsqu'à défaut d'argent pour réparer le navire, ou en remplacer les agrès perdus ou détruits, il a vendu des marchandises chargées sur le navire, qui offraient dans le lieu plus de bénéfice ou moins de perte, lorsqu'il a emprunté en affectant tout ou partie du chargement, ne peut-on pas dire qu'il agissait pour le salut commun? Comme dans tous ces cas une délibération doit précéder et justifier la mesure, et même, comme dans un emprunt à la grosse la mesure doit en outre être autorisée par un magistrat, toutes ces circonstances semblent donner à la perte, que le chargeur éprouve dans notre hypothèse, le caractère d'un sacrifice pour le salut commun.

Sans doute l'armateur qui payerait ce chargeur ne pourrait pas invoquer les mêmes considérations contre les autres chargeurs; nous en avons donné les motifs. Mais ce n'est pas ce dont il s'agit ici. Nous supposons que le chargeur, dont les marchandises ont été prises, vendues ou affectées, n'est pas payé par l'armateur. Toutefois, en émettant notre opinion sur ce point délicat, nous ne pouvons dissimuler ce qu'elle offrirait d'embarras dans la pratique, puisqu'un temps assez long peut s'écouler jusqu'au moment où le chargeur saura s'il peut ou non parvenir à être payé par l'armateur.

Quant à la nourriture et aux loyers de l'équipage pendant un séjour forcé, on fait une distinction. Ils sont avaries communes si l'affrétement est au mois; comme nous avons vu, n° 714, que l'affréteur ne devait point de fret pendant la suspension du voyage, il est naturel que le fréteur ne paye pas Com.
seul les loyers et la dépense de l'équipage. Lorsque l'affré- 300,
tement est au voyage, l'avarie est à la charge du navire seul; 400.
le fréteur, en promettant le service des gens de mer, s'est en- Com.
gagé, quelle que fût la durée du voyage; et les événements 403.
fortuits qui le prolongent sont à ses risques.

741. Tout ce qui a été expliqué ci-dessus peut servir, par analogie, à décider les cas que nous n'avons pas prévus. Ainsi, lorsque la juste crainte d'être pris par des pirates ou des croiseurs ennemis oblige, soit à voyager de conserve, soit à se placer sous escorte, les dépenses de cette association, la réparation des dommages soufferts pour la défense réciproque, les sommes payées pour l'escorte, sont réparties entre les divers navires intéressés; et la part supportée par chacun d'eux est avarie commune entre chaque navire et ses chargeurs. Ainsi, lorsque, comme on l'a vu n° 655, pour éviter la perte de deux navires, le capitaine de l'un, à la clameur ou à la réquisition de l'équipage de l'autre, a coupé ses câbles ou fait quelque autre manœuvre d'où sont résultés un échouement avec bris et naufrage, des avaries ou tout autre événement fatal, le dommage éprouvé par ce navire et par le chargement, donne lieu à contribution. On ne se bornerait pas à ce que nous avons dit, n°s 652 et suivants, sur l'abordage; car dans ce cas il ne s'agit plus d'une perte dont on ignore l'auteur, mais d'un dommage volontairement éprouvé pour le salut commun. La même règle pourrait être appliquée au cas où l'autorité chargée de la police d'un port aurait, pour cause de sûreté, fait couper les amarres d'un navire, dont le capitaine, à qui des injonctions étaient faites de sortir ou de se ranger, n'a pu, sans faute de sa part, se dispenser d'obéir : il y a sacrifice pour l'intérêt commun. Ainsi, lorsque les motifs indiqués plus haut ont forcé à abandonner le navire, sans qu'on puisse attribuer cet abandon à la fraude ou à une imprudence grave, mais que la cessation du danger a permis de le recouvrer, les frais faits pour y parvenir sont avaries communes. Ainsi, lorsqu'un navire est pris, que le capitaine, contestant la légitimité de la prise, séjourne et fait des dépenses pour en obtenir mainlevée, ces dépenses, la nourriture et les loyers de l'équipage, pendant ce temps, sont avaries communes; et nous ne pensons pas qu'il y ait lieu alors, comme dans le cas rappelé n° 740, à distinguer si le navire était loué au mois ou au voyage. Ainsi, quoique les droits divers, dont nous

avons parlé n° 712, soient une dette des armateurs, et les droits de douane la dette particulière des chargeurs, si l'entrée dans un port étranger nécessitée par les circonstances ci-dessus forçait à payer des contributions de cette espèce pour le navire ou pour les marchandises, la dépense serait réputée avarie commune. Nous en avons donné d'autres exemples n° 655. C'est à la prudence des tribunaux d'apprécier les faits et de se décider par les circonstances; car assurément le capitaine ne peut être cru à sa déclaration, et les intéressés ont toujours le droit de discuter le caractère des accidents qu'on veut mettre en avaries communes.

On voit par là que dans un grand nombre de circonstances les chargeurs ont intérêt à examiner la cause première d'un sacrifice et d'une dépense qui pourraient paraître des avaries communes. S'il est vrai que la nécessité de sauver l'équipage et le chargement force d'entrer dans un port et de faire des dépenses extraordinaires, il n'est pas sans exemple que le danger dans lequel se trouve le navire doive être imputé à son mauvais état, comme on l'a vu n° 685; toutes les conséquences doivent donc en être supportées par les armateurs. D'autres fois une distinction sera nécessaire. La tempête, la foudre ou toute autre cause ont brisé les mâts, ce qui, dans la règle, est avarie simple. Cependant l'impossibilité de naviguer force de faire relâche sous peine de périr. Cette relâche et les frais qui en résultent seront avaries communes, mais non les dépenses de radoub et de la remise en état du navire. La délibération qui a décidé la relâche n'a pas pu changer le caractère des accidents antérieurs.

SECTION II.

De la contribution aux avaries communes.

742. On a vu, n°s 704 et 731, comment et d'après quels principes se formait entre l'armateur et les chargeurs, soit un contrat, soit un quasi-contrat, qui les obligeait à supporter des sacrifices pour le salut commun, et à indemniser ceux qui avaient fait ces sacrifices. Aucune stipulation n'est nécessaire

à cet égard; elle résulte de la nature, nous pourrions presque dire de l'essence du contrat de charte partie; chaque affréteur s'y soumet en plaçant des marchandises sur le navire, en quelque lieu et à quelque époque qu'il en fasse le chargement; et le fréteur à son tour y oblige le navire. On ne pourrait y déroger, parce que les conséquences d'une convention de cette espèce seraient d'inspirer à chacun un égoïsme qui, en l'éloignant de tous sacrifices dont il n'aurait pas l'espoir d'être indemnisé, compromettrait le salut du navire et du chargement dans les dangers de la navigation.

Peu importe à quelle somme s'élève la perte de celui qui a souffert. Ce n'est point ici le cas d'appliquer la règle, dont il sera question n° 860, qui ne permet des demandes d'avaries que si la perte s'élève à une certaine quotité. Cette règle se rattache aux rapports existant entre ceux qui souscrivent les contrats d'assurance et à la grosse; elle a pour objet de décider, en cas de silence de leur part, un point sur lequel ils sont libres de faire telles conventions qu'ils jugent à propos; mais elle ne doit pas être appliquée au cas où il s'agit, entre les cochargeurs et l'armateur, de réparer les pertes occasionnées par un sacrifice au salut commun. Rien n'empêcherait du reste les modifications qu'apporteraient expressément aux règles, que nous allons présenter, des cochargeurs, qui, prévoyant certains dangers et voulant se donner une loi particulière, conviendraient d'un mode spécial de régler les pertes en commun et d'indemniser les personnes lésées, soit en étendant les cas où nous avons vu qu'il y avait avaries communes, soit en changeant le mode de les estimer et de les répartir.

Nous allons, dans le premier paragraphe, déterminer dans quel cas il y a lieu à contribution; dans le second, pour quelles valeurs et sur quelles choses elle se fait; dans le troisième, de quelle manière on y procède.

§ Ier.

Dans quels cas il y a lieu à contribution.

743. La contribution n'ayant pour objet que d'indemniser ceux qui ont souffert des pertes, ou fait des sacrifices pour le salut commun, il est naturel d'en conclure, comme on l'a vu nos 733, 734 et 737, que si l'accident dont on était menacé, lorsque le sacrifice a été fait, arrivait, il n'y aurait plus lieu à contribution : les pertes ou dommages éprouvés ne seraient plus que des avaries simples, supportées par celui qui en aurait été atteint. Mais dès que le danger pour lequel les sacrifices ont été faits a été évité, par exemple que la tempête est finie, que le navire a échappé à l'ennemi, ne fût-ce que pendant un faible intervalle, la contribution est due. Le point important serait de ne pas confondre la continuation du même accident, quoique après un intervalle, avec un accident nouveau. Si les objets sauvés éprouvaient ensuite de nouveaux dommages, ces événements postérieurs, indépendants du premier, quoiqu'ils pussent en être extrêmement rapprochés, n'empêchent point que les choses qui échappent plus ou moins détériorées au nouvel accident, et qui arrivent à bon port, n'acquittent leur première dette. Il est seulement à remarquer que les marchandises détériorées par suite de nouveaux dommages qu'elles ont éprouvés ne contribueront que pour leur valeur réelle à l'instant et au lieu où l'on procédera à la contribution, et que si elles ont péri dans le trajet, quoique par suite d'un événement postérieur, les propriétaires ne seront tenus de rien, même quand ils seraient assurés. Il ne faut pas, au surplus, perdre de vue que les pertes et sacrifices allégués ne donnent droit à être réparés par contribution que s'ils ont été constatés dans les formes prescrites et ci-dessus indiquées.

Com. 423.

Com. 424.

§ II.

Quelles choses sont soumises à la contribution.

744. Les choses que le sacrifice des autres a concouru à sauver doivent contribuer; à l'exception de celles qui étaient

mises hors du navire avant le danger. Ainsi, lorsque des marchandises ont pour quelque cause que ce soit été laissées en route, elles ne doivent aucune indemnité aux chargeurs qui ont fait des sacrifices pour des dangers arrivés depuis qu'elles ont été retirées du navire. Il faut en dire autant des marchandises vendues pour les besoins du navire, ainsi qu'on l'a vu nº 644. On peut objecter, il est vrai, que dans ce cas les marchandises vendues sont payées le prix qu'elles valent au temps et au lieu où s'effectue le réglement, conformément à ce que nous avons dit nºs 663 et 717, et que l'augmentation accordée aux propriétaires de ces marchandises est le résultat du sacrifice commun. Mais la raison de décider est que ces marchandises n'étaient plus dans la communauté de risques établie lors du chargement; qu'elles ne doivent pas leur salut au sacrifice fait pour le bien de cette communauté; que leur valeur est devenue la dette des armateurs, dont le payement n'était pas subordonné aux risques de la navigation; que les sacrifices n'ont donc rien conservé aux propriétaires des marchandises vendues. Si par leur arrivée au lieu où se termine le voyage elles sont payées plus cher que dans le cas où le navire ne serait pas arrivé, c'est le résultat de la position particulière de leurs propriétaires avec l'armateur, à qui ceux-ci payent le fret entier, ainsi qu'on l'a vu nº 717. Il est donc vrai de dire qu'ils ne doivent rien à leurs cochargeurs, avec d'autant plus de raison, que la seule chose conservée par le sacrifice est le fret, qui contribue d'ailleurs, conformément à ce qui sera dit nº 745, comme si les marchandises étaient heureusement arrivées.

Lorsque pour alléger le navire, soit à l'entrée d'un port, soit dans une rivière, où la crainte du naufrage, de la prise,
Com. force le capitaine d'entrer, des marchandises sont transbor-
427. dées et mises dans des barques dites *alléges*, et arrivent heureusement, la perte du navire et du reste de son chargement n'assujettit ces objets à aucune contribution; car on ne peut dire que cette perte ait servi à les sauver. Mais si les alléges périssent, comme c'est pour le salut du navire et du reste du

chargement qu'on a ainsi exposé les marchandises transbordées, c'est une espèce de jet, pour lequel il y a lieu à contribution, tant de ces marchandises que des alléges elles-mêmes, si elles étaient une dépendance du navire.

On voit par là qu'il n'en serait pas ainsi du cas où le navire étant arrivé au port de destination, auquel il ne pourrait aborder avec sa charge entière, le capitaine aurait été obligé de mettre quelques marchandises dans des alléges pour les rendre à quai. Si elles venaient à périr, cet événement ne serait point considéré comme arrivé dans la vue du salut commun, puisque le transbordement aurait eu lieu sans que le navire fût en danger; elles seraient donc au compte du propriétaire de ces objets, ou de celui qui, d'après les règles du droit, devrait en répondre.

Il résulte de ce que nous venons de dire que si des marchandises avaient été déjà mises à quai, et que, dans le cours du déchargement, le navire éprouvât des avaries de nature à être réparées par contribution, ces marchandises en seraient affranchies; il y aurait la même raison si des choses jetées pour le salut commun étaient ensuite recouvrées; puisque le jet n'a point l'effet d'enlever la propriété à celui qui l'a souffert, ce propriétaire ne pourrait, en subissant les réductions ou restitutions dont nous parlerons dans le paragraphe suivant, être tenu de contribuer à des avaries communes arrivées Com.
depuis que ces marchandises ont été jetées. 425.

745. La contribution frappe tout ce qui a été sauvé du danger à l'occasion duquel ont eu lieu les sacrifices ou les pertes d'objets, dont il s'agit d'indemniser les propriétaires. Peu importe que ces objets aient été chargés sur le navire au lieu du départ, ou pendant la traversée. La valeur en est fixée d'après des bases que nous indiquerons dans le paragraphe suivant.

Les munitions de guerre et de bouche destinées à la défense et à l'approvisionnement du navire ou des passagers, les Com.
vêtements et bijoux que ceux-ci portent sur eux, et qui ne 419.

sont point chargés comme marchandises, ne contribuent point. Il en est de même des hardes appartenant aux gens de mer employés au service du navire, et des autres objets qu'ils auraient dans leur coffre, quoique destinés à un menu commerce; encore bien que si ces munitions et hardes avaient fait elles-mêmes partie du jet, la valeur dût en être payée par contribution. Les loyers des gens de mer ne contribuent point davantage.

Les objets, au payement desquels nous avons vu plus haut
Com. qu'on n'aurait pas été obligé s'ils avaient été jetés, n'en sont
420, 421. pas moins tenus de contribuer; car tout ce qui est sauvé doit indemniser les propriétaires des choses sacrifiées. Ceux à qui appartiennent ces objets ont à s'imputer la cause qui ne leur aurait pas permis d'en exiger la valeur, au cas où ils auraient été sacrifiés. Le navire et le fret doivent contribuer, même le
Com. fret des choses jetées, puisqu'il est payé, comme nous l'avons
301. dit n° 717. Néanmoins, ce fret n'étant qu'une sorte de fruit civil du navire et la juste représentation des dépenses et de la détérioration que le voyage occasionne, on ne fait contribuer
Com. 417. le navire et le fret que pour moitié de leur valeur ou de leur montant. Mais il importe de bien déterminer ce qui constitue le fret soumis à contribution. Il pourrait arriver, comme on l'a vu n° 744, que des marchandises fussent hors du navire avant l'accident qui a causé l'avarie commune; cette partie du fret acquise au capitaine, et dont il n'était plus en risque d'être privé par la perte des marchandises qui devaient le fret, suivant ce qui a été dit n° 716, ne nous semble pas devoir être frappée de contribution, car les avaries grosses arrivées après le déchargement de ces marchandises et l'acquisition de ce fret n'ont pas concouru à le conserver. Le prix auquel sont estimées les choses jetées est également sujet à contribution : autrement leurs propriétaires, profitant du jet, puisqu'ils sont remboursés, seraient plus favorisés que les propriétaires des effets sauvés.

La contribution doit naturellement être faite dans le lieu du débarquement du navire. Lorsque, nonobstant les acci-

dents divers qui ont pu arriver pendant la traversée, le navire parvient à la destination indiquée par ses actes d'expédition, il ne peut y avoir de doute sérieux sur l'application de ce principe. Il suffit de consulter les pièces. Si volontairement, et sans qu'aucun accident ou force majeure l'y oblige, le capitaine terminait son voyage dans un lieu autre que celui qu'indiquaient les expéditions, les opérations relatives à la contribution qu'il y ferait seraient irrégulières et nulles. Le tribunal, auquel il se serait adressé dans ce lieu, serait incompétent, et quiconque serait à un titre quelconque poursuivi en vertu du jugement rendu par ce tribunal, pourrait exciper de l'incompétence et de la nullité.

Mais lorsque les expéditions du navire et tous autres documents connus des intéressés constatent que le voyage a été entrepris pour faire échelle, avec faculté au capitaine de le terminer dans tel lieu de relâche que bon lui semblerait, et d'y opérer son déchargement, ce lieu serait celui où on pourrait procéder à la contribution, sauf le cas où des intéressés, absents lors de cette opération, démontreraient que le capitaine a frauduleusement choisi ce lieu de terme, dans la vue d'y trouver un juge étranger facile à tromper sur l'application des règles qui doivent présider aux opérations.

Les événements qui donnent lieu à la contribution, ou toute autre force majeure, pourraient néanmoins contraindre le capitaine à faire son déchargement dans un lieu autre que celui qui avait été indiqué par les expéditions, et alors ce lieu serait celui où il faudrait procéder aux opérations (1). Cette seconde règle exige quelques explications pour le cas où l'accident, qui forcerait le capitaine à terminer, le voyage proviendrait de l'innavigabilité de son navire. On a vu, n° 644, qu'il devait faire tout ce qui était en son pouvoir pour s'en procurer un autre, à l'effet de conduire les marchandises à leur destination. Sans doute, s'il parvient à en louer un, dont les fréteurs lui confient la conduite, le voyage continuera nonobstant ce

(1) Rej., 13 août 1840, D. 40, 1, 334.

changement, et ce sera au lieu indiqué pour le déchargement par les expéditions du navire déclaré innavigable que la contribution devra être faite. Mais il peut arriver qu'il ne puisse pas agir de cette manière, et que toutes ses ressources consistent à placer le chargement sur un navire conduit par un autre capitaine; alors son voyage est réputé fini.

§ III.

Comment se fait la contribution.

746. Pour parvenir à la contribution, et lorsque les parties ne s'accordent point, le capitaine dresse au lieu du déchargement du navire, lequel est, ou celui de destination, si les accidents du voyage ne l'empêchent pas d'y débarquer, ou celui dans lequel, par suite de rupture ou de raccourcissement forcé de voyage, il termine sa navigation, l'état, soit des pertes et dommages de la nature déterminée en la section précédente éprouvés par le navire ou son chargement, soit des dépenses faites pour réparer ces pertes; par exemple, du prix d'achat d'un mât coupé ou d'objets nécessaires, qui auraient été jetés ou sacrifiés pour le salut commun, et qu'on aurait ensuite été obligé de remplacer pour continuer le voyage.

Com. 414.

Com. 416. Des experts, après avoir prêté serment, procèdent à l'estimation des pertes et dommages éprouvés par ceux à qui la réparation est due, suivant les règles expliquées dans le paragraphe précédent, ainsi qu'à la répartition sur les valeurs qui doivent contribuer. Ces experts peuvent être choisis par les parties. Si celles-ci ne s'accordent pas, ils sont nommés d'office, dans les lieux soumis aux lois françaises, par le tribunal de commerce, ou, s'il n'en existe pas, par le juge de paix; si ce lieu est un port étranger, par le consul français, ou à son défaut par le magistrat territorial compétent.

Dans les quatre articles suivants nous allons faire connaître : 1° comment on doit procéder à l'estimation des objets perdus ou avariés; 2° comment on doit faire l'estimation des objets sauvés; 3° comment doit être assise la répartition; 4° quelles sont les suites de cette répartition.

ART. Ier. — *De l'estimation des choses perdues ou avariées.*

747. Pour évaluer les dommages et pertes, il faut distinguer la nature des choses avariées ou perdues. Les avaries éprouvées par le navire ou par certaines parties de ce navire sont évaluées d'après une comparaison entre l'état de ces objets au moment de l'accident, et l'état dans lequel cet accident les a réduits ; par conséquent, si après avoir sacrifié un cordage ou tout autre objet déjà usé on en avait acheté un neuf, la dépense de cet achat ne serait point comprise en entier dans le compte des avaries, mais seulement la valeur de l'objet sacrifié. A plus forte raison faut-il entrer dans les distinctions indiquées n° 741.

Si ce sont des marchandises, leurs quantité et qualité sont constatées par des connaissements, ou lorsque ces actes ne Com.
contiennent pas d'indications suffisantes, par les factures, s'il 415.
en existe. On les estime au prix que des marchandises de même qualité, et en quantité semblable, seraient vendues Com.
dans le lieu du déchargement; cette base sert à fixer le prix 402.
de celles qui sont perdues, et à estimer la dépréciation ou la détérioration éprouvée par celles qui n'ont été qu'avariées. Néanmoins on doit défalquer sur le prix de cette estimation le fret que ces marchandises ont payé, ou devront acquitter. Au premier coup d'œil ce mode d'opérer paraît injuste ; car dès qu'on doit rendre au propriétaire des marchandises jetées tout ce qu'il a perdu, moins la portion pour laquelle il entre lui-même dans la contribution, il semble naturel de ne point défalquer sur cette estimation le fret que ces marchandises ont payé ou doivent payer, puisque ce fret est un déboursé fait par le propriétaire de ces choses, et qu'en les perdant il a aussi perdu ce fret. Mais toute apparence d'injustice disparaît, lorsqu'on fait attention que les choses ne sont point estimées ce qu'elles ont coûté (hypothèse dans laquelle il est évident qu'on devrait ajouter à ce prix le fret qu'elles ont payé), mais qu'on les estime au prix qu'elles pourraient être vendues au lieu où se fait l'opération, et par conséquent à un prix dans lequel entre à la fois celui d'achat, et la dépense faite

pour les transporter dans ce lieu. Il pourrait se faire que la qualité des marchandises jetées eût été faussement énoncée
Com. dans le connaissement, ou leur valeur déguisée dans les fac-
418. tures. Celui à qui elles appartiennent n'est point admis à prouver qu'elles étaient d'une qualité supérieure, ni, sous aucun prétexte, à prétendre qu'elles doivent être payées plus que la valeur résultant des bases qui viennent d'être indiquées.

S'il était prouvé que des marchandises avaient, par un vice propre ou tout autre événement, éprouvé des avaries particulières avant le sacrifice, il ne faudrait les estimer qu'à leur valeur dans ce nouvel état, puisque le propriétaire les a sacrifiées telles qu'elles se trouvaient, et que si elles eussent été conservées il en aurait supporté la dépréciation. Peu importerait que ces avaries particulières donnassent droit à des dommages-intérêts contre les personnes qui les auraient causées; la valeur de ces indemnités ne serait point déduite du montant des avaries particulières antérieurement éprouvées, et celle des marchandises sacrifiées n'en serait point augmentée, sauf le recours du propriétaire contre l'auteur du dommage. De même si déjà ces objets étaient tenus de supporter des avaries précédentes, cette dette devrait être déduite du prix de leur estimation. Si avant la contribution les choses jetées sont recouvrées par leurs propriétaires, il n'est dû de contribution que pour la détérioration qu'elles ont éprouvée, et pour les frais de sauvetage qu'elles ont occasionnés. Si par suite d'accidents maritimes ou de tout autre événement les marchandises de divers chargeurs étaient confondues sans pouvoir être distinguées, le montant des indemnités dues à chacun de ces chargeurs serait fixé d'après les actes constatant leur chargement, et le partage serait fait dans la même proportion.

Art. II. — *De l'estimation des choses sauvées.*

748. On fait ensuite l'estimation des objets sur lesquels devra être répartie la contribution. Les marchandises et autres objets de chargement sauvés sont estimés sur les mêmes

bases que les marchandises perdues ou avariées, et avec les mêmes déductions pour fret ou autres causes. Cependant il semblerait que dans ce cas les désignations de qualité portées dans les connaissements ne devraient être d'aucune importance pour cette opération, puisque, les marchandises existant, il n'y a pas lieu à s'arrêter à des renseignements, qui ne sont nécessaires qu'autant qu'on n'a pas les objets sous les yeux, comme lorsqu'il s'agit d'estimer des choses sacrifiées. Néanmoins les experts doivent s'assurer si les objets soumis à contribution sont de la qualité et même de la quantité portées au connaissement. S'ils jugent que ces indications sont inférieures à la vérité, ils ne doivent pas s'y ar- Com.
rêter, et les choses sont estimées à leur valeur réelle; si, au 418.
contraire, elles ont été désignées d'une qualité et quantité supérieures, elles sont estimées d'après cette désignation, sans égard à l'état véritable.

Le navire est estimé au prix qu'il se trouve valoir au moment et au lieu où s'opère la contribution, car le jet n'a pas conservé un navire neuf, mais un navire plus ou moins dégradé par la navigation; d'ailleurs il n'y a pas de raison de l'évaluer sur d'autres bases que les marchandises, qui peuvent être estimées moins qu'elles ne valaient à leur départ, si quelque avarie particulière les a détériorées, ou si leur prix, dans le lieu du débarquement, est inférieur à celui du lieu de chargement. Le fret est constaté et fixé d'après les chartes-parties, connaissements et autres renseignements qui peuvent y suppléer, et s'il n'en existe point, d'après les règles établies dans le chapitre premier.

Art. III. — *Du mode de répartition.*

749. La répartition faite par les experts du montant des pertes sur celui des valeurs contribuantes au marc le franc Com.
est rendue exécutoire, en France, par l'homologation du tri- 401,
bunal de commerce, et, dans les ports étrangers, par le 416.
tribunal compétent du lieu. Elle s'exécute par provision, dans le cas où il s'élèverait quelque réclamation.

Des opérations de cette espèce ne pouvant être bien saisies qu'au moyen d'exemples qui les montrent en quelque sorte en action, nous allons présenter le projet d'une contribution, dans laquelle nous offrirons la réunion des cas principaux qui ont été expliqués ci-dessus.

On suppose que le navire le *Henri-Quatre,* parti de Bordeaux le 25 avril pour la Martinique, a été surpris le 27 par une tempête, dans laquelle il a fallu faire jet, tant de marchandises que d'objets appartenant au navire.

La nécessité de réparer les dommages et les pertes causés par la tempête et le jet a forcé le navire de faire relâche à la Corogne, où il est entré le 28 avril, et a séjourné jusqu'au 28 mai, jour auquel il est reparti pour continuer sa route.

Le 10 juin, le navire a été attaqué par un corsaire. Après deux heures de résistance, dans laquelle Pierre, officier maritime, a été tué, et Louis, matelot, blessé d'un coup de feu, dont il est mort au bout d'une maladie de vingt jours, le navire, presque hors d'état de défense, s'est rendu au corsaire, qui l'a relâché moyennant une composition consistant en marchandises.

Le 21 juin, le navire continuant sa route a signalé un corsaire qui le poursuivait ayant vent favorable. Tous moyens de salut paraissant désespérés, on a mis la chaloupe à la mer pour sauver ce qu'il était possible; mais le vent a changé et le capitaine a entrevu l'espoir de se sauver en sacrifiant et en abandonnant toutes ses voiles au gré du vent. La chaloupe a été laissée, le temps ne permettant point de la reprendre, et le navire a effectivement échappé au corsaire; mais la violence du vent a déchiré deux voiles et brisé un mât.

Le navire, après tant d'accidents, est enfin arrivé à la Martinique. On peut y dresser l'état des pertes et celui des valeurs sujettes à la contribution, ainsi qu'il suit :

État des pertes qui donnent lieu à contribution.

1° Jet pendant la tempête de divers ustensiles du navire et avaries causées par l'ouverture qu'on y a faite pour faciliter le jet.	5,000 fr.
2° Jet des marchandises appartenant à Jérôme, déduction faite du fret qu'elles doivent.	10,000
3° Jet de neuf barriques de vin appartenant à André, de la même qualité, lors du chargement, que les vins vendus, dans le lieu où s'opère la contribution, 1,200 fr. la barrique, mais ayant, par suite de vidange et avarie, été	
A reporter. . . .	15,000 fr.

Report. . . .	15,000 fr.
reconnues valoir 50 fr. de moins, ce qui, avec la déduction de 150 fr. de fret, les porte à 1,000 fr., faisant en total.	9,000
4° Jet de dix ballots de toile appartenant à Simon, faisant partie de cinquante qu'il avait chargés, estimés, d'après les factures et déduction du fret.	4,500
5° Avaries éprouvées par les marchandises de Jacques, à l'occasion desdits jets.	2,500
6° Jet de quarante balles de drap, appartenant à René, lesquelles, quoique d'une valeur de 30,000 fr. d'après leur véritable qualité, ne sont portées ici, d'après la qualité désignée dans le connaissement, que pour. . .	25,000
7° Jet de huit barriques de sucre, moitié de seize, appartenant à Henri, lesquelles, quoique d'une valeur apparente de 15,000 fr. d'après la qualité faussement désignée dans le connaissement, ne sont portées ici, d'après leur qualité réelle, que pour.	10,000
8° Jet d'une barrique de tabac, faisant partie d'un chargement sur le tillac de six barriques appartenant à Julien, laquelle barrique ne doit point être payée. . . .	*Mémoire.*
9° Perte de munitions de guerre et de bouche jetées.	1,000
10° Pour le mât, qui, ayant été en partie brisé par la tempête, faisait pencher le navire, ce qui a obligé de le couper tout à fait et de le jeter; en ne l'estimant que ce qu'il valait dans son état de fracture.	1,000
11° Loyers et nourriture des gens de mer pendant la starie à la Corogne.	1,000
12° Soixante-quinze barriques de vin appartenant à Jean, données à titre de composition le 10 juin, évaluées d'après les qualités indiquées au connaissement, au prix courant à la Martinique, à raison de 1,200 fr. la barrique; sur quoi, déduisant pour fret 200 fr. par barrique, il en résulte un total de.	75,000
13° Marchandises d'orfévrerie, bijouterie et autres ouvrages d'or et d'argent appartenant à Nicolas, données en composition, estimées, toutes déductions faites. . .	125,000
14° Loyers de Pierre, officier marinier, tué dans le combat, courus depuis le 10 juin jusqu'au 24 juillet, jour où les loyers des autres gens de l'équipage ont également cessé; lesdits loyers portés en avarie, au moyen	
A reporter. . .	269,000 fr.

Report. . . .	269,000 fr.
de ce que le capitaine a engagé un autre homme au lieu de relâche.	225
15° Frais de pansement et de maladie seulement de Jacques, matelot, mort de sa blessure, qui n'a point été remplacé.	200
16° Chaloupe abandonnée dans la fuite du 21 juin. .	2,000
17° Mât rompu et voiles forcées dans le même événement.	1,000
18° Frais de l'expertise et de la présente opération. .	575
TOTAL des pertes. . . .	273,000 fr.

État des valeurs sujettes à contribution.

1° Le navire estimé 110,000 fr., ce qui fait pour la moitié.	55,000 fr.	93,000 fr.
2° Le fret de tous les objets qui le doivent, calculé d'après les chartes-parties et connaissements représentés, 57,600 fr., dont moitié est de. . . .	28,800	
3° Le montant de l'évaluation des dommages et pertes qu'a éprouvés le navire, comme il a été dit en l'état des pertes, art. 1, 10, 15, 16, 17; l'art. 9, relatif aux munitions, et les art. 11 et 14, relatifs aux loyers des gens de mer ne devant point contribuer.	9,200	
4° Jérôme, pour ses marchandises jetées, estimées, déduction faite du fret.		10,000
5° Vingt-deux barriques et demie de vin, appartenant à André, estimées, après la même déduction.	22,500 fr.	31,500
Plus, le prix d'estimation des neuf qui ont été jetées, comme il est dit à l'art. 3 de l'état des pertes.	9,000	
6° Quarante ballots de toiles, appartenant à Simon, restant de cinquante, le surplus ayant été jeté, estimés de même.	18,000	22,500
Plus, l'estimation des dix ballots qui ont été jetés, portée à l'art. 4 de l'état des pertes.	4,500	
A reporter. . . .		157,000 fr.

Report. . . .		157,000 fr.
7° L'estimation de vingt-cinq balles de drap appartenant à René, formant l'art. 6 de l'état des pertes.	25,000	78,000
Plus, les quarante balles restant, estimées d'après leur qualité supérieure. .	53,000	
8° Les marchandises de Jacques, estimées, d'après les connaissements et factures, dans l'état où les ont réduites les avaries causées par le jet.	60,000	62,500
Plus, l'estimation de cette avarie, faisant l'art. 5 des pertes.	2,500	
9° Huit barriques de sucre, restant des seize chargées par Henri, portées, suivant la qualité exagérée qu'il a lui-même énoncée aux connaissements, pour.	15,000	25,000
Plus, l'estimation de la perte des huit autres à leur simple valeur réelle, suivant l'art. 7 de l'état des pertes. . . .	10,000	
10° Cinq barriques de tabac, chargées par Julien sur le tillac, qui doivent contribuer, quoique rien ne lui soit payé pour la sixième qui a été jetée, évaluées.		7,500
11° Prix des vins appartenant à Jean, formant l'art. 12 de l'état des pertes.		75,000
12° Prix des marchandises d'orfévrerie, appartenant à Nicolas, faisant l'art. 13 de l'état des pertes. . . .		125,000
13° Marchandises de Guillaume, estimées.		16,000
TOTAL des valeurs.		546,000 fr.

L'état des pertes éprouvées par les divers accidents qui sont arrivés au navire s'élève à 273,000 fr.; l'évaluation de tout ce qui doit supporter la contribution est de 546,000 fr.; ainsi, chacune de ces choses contribue pour 50 pour 100 de sa valeur, savoir :

Le navire,	pour 50 p. 100 de	93,000 fr., qui font	46,500 fr.
Jérôme,	pour 50 p. 100 de	10,000 fr., qui font	5,000
André,	pour 50 p. 100 de	31,500 fr., qui font	15,750
Simon,	pour 50 p. 100 de	22,500 fr., qui font	11,250
René,	pour 50 p. 100 de	78,000 fr., qui font	39,000
Jacques,	pour 50 p. 100 de	62,500 fr., qui font	31,250
Henri,	pour 50 p. 100 de	25,000 fr., qui font	12,500
		A reporter. . . .	161,250 fr.

		Report. . . .	161,250 fr.
Julien,	pour 50 p. 100 de	7,500 fr., qui font	3,750
Jean,	pour 50 p. 100 de	75,000 fr., qui font	37,500
Nicolas,	pour 50 p. 100 de	125,000 fr., qui font	62,500
Guillaume,	pour 50 p. 100 de	16,000 fr., qui font	8,000
		TOTAL. . .	273,000 fr.

Les contribuables qui n'ont souffert aucune perte ni avarie commune, ou qui ne doivent pas en être indemnisés, payeront leur cote entière de contribution sans aucune déduction. Ceux qui ont souffert des pertes et avaries communes feront d'abord confusion de ce qui leur est dû, jusqu'à concurrence de leur cote de contribution, et payeront ou reprendront le surplus, d'après l'excédant, soit de la cote de contribution, soit de la valeur des pertes et avaries par eux souffertes.

Ainsi, le navire, qui, dans les articles 1, 10, 15, 16, 17 de la masse des pertes et avaries communes, est créancier de 9,200 fr. en fera d'abord confusion sur les 46,500 fr. qu'il doit sur sa cote de contribution, il payera le surplus, montant à 37,300 fr.

La cote de contribution de Jérôme étant de 5,000 fr., et la valeur des avaries par lui souffertes au moyen du jet de toutes ses marchandises étant de 10,000 fr., il fera confusion jusqu'à due concurrence, et reprendra 5,000 fr. dans la masse des contributions effectives.

André, qui doit 15,750 fr. pour sa cote de contribution, en fait confusion avec les 9,000 fr. qui lui sont dus pour avaries communes, et versera le reste des 6,750 fr. dans les contributions effectives.

Simon, qui doit 11,250 fr. pour sa cote de contribution, en fait confusion sur les 4,500 fr. qui lui sont dus pour pertes, et verse le surplus de 6,750 fr. dans les contributions effectives.

René, qui doit 39,000 fr. pour sa cote de contribution, fait confusion avec les 25,000 fr. qui lui sont dus pour pertes, et il verse le surplus qui est de 14,000 fr. dans la masse des contributions effectives.

Jacques, qui doit 31,250 fr. pour sa cote de contribution, fait également confusion des 2,500 fr. qui lui sont dus pour pertes, et verse le surplus de 28,750 fr. à la masse des contributions effectives.

Henri, dont la contribution doit être de 12,500 fr., fera confusion de 10,000 fr. qui lui sont dus pour valeur de ce qu'il a perdu, et versera 2,500 fr. dans la masse des contributions.

Julien, dont la contribution est de 3,750 fr., n'ayant aucune déduction à opposer, la payera totalement.

Jean, dont la contribution s'élève à 37,500 fr., fera confusion.

jusqu'à due concurrence, sur les 75,000 fr. qui lui sont dus, et prendra 37,500 fr. dans la masse des contributions.

Nicolas, dont la contribution est de 62,500 fr., fera confusion de cette somme sur les 125,000 fr. qui lui sont dus, et sera payé du reste sur les contributions effectives.

Guillaume, dont la contribution est de 8,000 fr., versera cette somme en entier.

La valeur des pertes et avaries des effets non sujets à contribution doit être aussi prise en entier sur la masse des contributions : ainsi, il sera payé sur cette masse, pour loyers des gens de l'équipage, articles 11 et 14 de l'état des pertes, 1,225 fr., et pour la perte des munitions de guerre et de bouche, article 9 des pertes, 1,000 fr. Les frais d'expertise, montant à 575 fr., y seront pris également.

Ces contributions effectives sont :

Le navire, pour.	37,300 fr.
André, pour.	6,750
Simon, pour.	6,750
René.	14,000
Jacques.	28,750
Henri, pour.	2,500
Julien, pour.	3,750
Guillaume, pour.	8,000
Total. . . .	107,800 fr.

Les reprises effectives seront, comme on l'a vu :

Jérôme.	5,000 fr.
Jean.	37,500
Nicolas.	62,500
Munitions.	1,000
Loyers.	1,225
Frais d'expertise.	575
Total. . . .	107,8000 fr.

La somme des contributions effectives étant égale à la somme des reprises effectives, il en résulte la preuve que toute l'opération ci-dessus est exacte.

Art. IV. — *Des suites de la contribution.*

750. Le capitaine étant réputé fondé de pouvoirs des affréteurs et de l'équipage pour faire procéder aux opérations ci-dessus, dans l'intérêt commun, aucun d'eux ne peut

en attaquer le règlement, sous prétexte qu'il aurait été fait sans l'y appeler. Ils ont tous, pour ce qui leur revient, une action directe contre le capitaine, sauf son recours contre chacun des contribuables, qu'il peut poursuivre devant le tribunal français où ce règlement a été fait, encore qu'il ne soit pas celui du domicile des défendeurs. Il a en conséquence un privilége pour le montant de ce qui est dû par chacun d'eux sur les marchandises qu'ils ont chargées et sur les sommes qui peuvent leur revenir par le résultat de la contribution effective. (Com. 308, 428.)

Dès que le capitaine a livré les marchandises et reçu le fret, sans protestation signifiée dans les vingt-quatre heures, et suivie dans le mois de sa date d'une demande en justice, l'action en contribution, ou même en payement de sommes dues en vertu d'une contribution déjà réglée, est éteinte (1), à moins d'une réserve de la part du capitaine, dont les tribunaux apprécieraient les effets. Les intéressés ne seraient pas même admis à agir contre leurs cochargeurs, à qui le capitaine aurait remis ainsi les marchandises sans réclamation. C'est la conséquence du principe qu'il est le mandataire de chacun d'eux, et que, dans tout ce qu'il fait, ils sont censés agir par son organe, sauf la garantie qu'ils conservent contre lui, si par sa faute ils ne sont pas payés. (Com. 435, 436.)

751. Il peut arriver qu'après la contribution consommée, et le payement des dividendes opéré, quelques-uns des objets sacrifiés soient recouvrés par leurs propriétaires. Ce qu'ils ont reçu pour ces objets dans la contribution, tant réellement et effectivement de chacun des contribuables, que par confusion sur eux-mêmes, par l'effet des opérations ci-dessus expliquées, doit être rapporté par eux, déduction faite, comme nous l'avons dit n° 747, des frais de sauvetage ou autres semblables, et du montant des dommages éprouvés par les objets recouvrés. Ainsi, supposons que depuis que la contribution, dont nous avons présenté un modèle n° 749, a été (Com. 429.)

(1) Rej., 12 janvier 1825, D. 25, 1, 111.

finie et soldée, Jérôme recouvre ses marchandises, qui, déduction faite des frais de sauvetage et de la dépréciation qu'elles ont éprouvée, valent encore huit mille cent quatre-vingt-dix francs; il doit rapporter cette somme pour être répartie proportionnellement sur tous ceux qui ont contribué. Or nous avons vu que le montant des avaries à réparer par la contribution était de deux cent soixante-treize mille francs, auxquels, distribuant huit mille cent quatre-vingt-dix francs, chacun recevra, par ce rapport, trois pour cent de la somme dont il a contribué. Mais, comme Jérôme a aussi été un des contribuants, il est juste qu'il profite de cette répartition. En se reportant aux calculs relatifs à la contribution, on voit qu'ayant éprouvé une perte de dix mille francs, il n'en a reçu effectivement que cinq mille francs, puisqu'il en a confondu cinq mille, pour la portion dont il devait contribuer aux avaries communes. Maintenant qu'il a recouvré huit mille cent quatre-vingt-dix francs, dont il doit le rapport, il compensera avec cette somme les deux cent quarante-cinq francs soixante-dix centimes qui lui reviennent dans la répartition desdits huit mille cent quatre-vingt-dix francs entre tous les contribuants. Il n'aura donc à restituer que sept mille neuf cent quarante-quatre francs trente centimes; et sa part dans les pertes, de même que celle de chacun des autres contribuants, par le moyen de ce rapport, se trouvera diminuée de trois pour cent.

CHAPITRE V.

Des conventions pour des transports de passagers.

752. Les navires servent souvent à transporter des voyageurs, à qui l'on donne le nom de *passagers*. A l'exception des cas dans lesquels les capitaines sont obligés de recevoir les passagers que le gouvernement juge à propos de leur confier, ou que les consuls et autres autorités compétentes les chargent de conduire, sous les conditions déterminées par les arrêtés des 16 juin 1802 (27 prairial an x) et 5 mars 1803

(14 ventôse an XI), et par l'ordonnance du 9 janvier 1818, les obligations respectives du fréteur et des passagers dépendent de leurs conventions particulières, qui peuvent être prouvées par les mêmes moyens que les conventions contenues dans la charte-partie. Si toutefois un passager s'était placé dans un navire sans convention préexistante, le capitaine pourrait, par assimilation du cas dont nous avons parlé n° 709, exiger le plus haut prix que payent les passagers pour un semblable voyage ; et à défaut de ce moyen de fixation, il faudrait s'en rapporter à des experts, ou même le juge pourrait la faire d'office. Nous ne devons pas omettre de faire observer qu'il ne serait dû aucune augmentation de fret pour l'enfant dont une femme accoucherait sur le navire.

755. Le capitaine ne peut admettre un passager qui ne justifierait pas des passe-ports exigés par la loi du pays où se fait l'embarquement, et de son bulletin de santé dans les cas prévus par la loi du 3 mars 1822 et par l'ordonnance du 7 août suivant ; il doit même prendre les précautions convenables pour s'assurer que la qualité de ce passager n'exposera pas le navire à des visites, arrêts ou prise, même dans les ports intermédiaires.

Un passager doit entrer à bord aussitôt que e capitaine l'en requiert ; et dès le moment que le navire est prêt à mettre à la voile, il ne lui est plus permis d'aller à terre, même momentanément, sans l'agrément de ce capitaine. Si, dans ce dernier cas, le navire partait sans l'attendre, il perdrait ou devrait payer le prix de passage qu'il aurait acquitté ou promis. Le passager doit pourvoir lui-même à sa nourriture. Si elle est, d'après la convention ou l'usage, à la charge du fréteur, on suit, à défaut de clauses précises, les usages locaux, ou l'on se règle par les circonstances. Tout ce qu'il est possible de dire, c'est que, de la part du capitaine, une obligation de ce genre est naturellement aléatoire, et que si, par une cause quelconque, le navire fait relâche, le capitaine doit loger et nourrir les passagers pendant la starie, à moins

qu'il n'ait stipulé le contraire. Si par des accidents imprévus, ou par la prolongation de la traversée, les provisions manquaient à des passagers qui doivent se nourrir eux-mêmes, ils pourraient réclamer du capitaine une nourriture égale à celle que reçoivent leurs semblables, en la payant suivant une taxe raisonnable. C'est une conséquence de l'obligation dans laquelle nous avons vu, n° 644, qu'ils sont à leur tour, de mettre leurs provisions en commun, lorsqu'un manque de vivres se manifeste dans le navire. Com. 249.

754. Le capitaine n'est point obligé, sur la demande ou dans l'intérêt d'un passager, de faire relâche dans des ports autres que ceux de la destination du navire, ou ceux dans lesquels, soit ses instructions, soit les circonstances expliquées dans les titres précédents, peuvent l'obliger à s'arrêter; et si le genre de l'expédition nécessitait plusieurs relâches, le passager ne pourrait pas s'y opposer, sous prétexte que son arrivée au lieu de destination en est retardée. Si quelque passager se trouvait atteint d'une maladie contagieuse, le capitaine pourrait et devrait le déposer, même malgré lui, au premier lieu où il serait possible de lui faire donner des secours. C'est d'après des règles analogues à celles que nous avons expliquées n°s 713 et suivants, qu'il faudrait décider si le passager qui sort du navire, avant la fin du voyage, doit payer la totalité du prix qu'il a promis pour sa traversée.

755. Le passager, qui a confié à la garde du capitaine les effets qu'il emporte avec lui, est, à cet égard, considéré comme chargeur. Mais s'il ne les a point déclarés, il n'a droit à des indemnités, en cas de perte ou d'avarie, qu'autant qu'il pourrait en attribuer la cause à la faute du capitaine ou de l'équipage. On suit les règles que nous avons données, n°s 540 et suivants, relativement aux voituriers. Les passagers doivent obéir, en tout, aux réquisitions faites par le capitaine, pour la sûreté du navire, le soin des marchandises et le succès de l'expédition. Les articles 52 et 54 du décret du 24 mars 1852 énumèrent les peines disciplinaires qui

peuvent être prononcées contre eux; ils sont également passibles des dispositions de l'article 63, qui punit les voies de fait envers le capitaine ou un officier du bord; — de l'article 89, punissant tout individu, inscrit sur le rôle d'équipage, qui, volontairement et dans une intention criminelle, échoue, perd ou détruit le navire, sur lequel il est embarqué; — de l'article 94, qui punit toutes personnes embarquées, coupables d'avoir altéré volontairement les vivres, boissons ou autres objets de consommation, par le mélange de substances malfaisantes. L'article 93, confirmant l'article 15 de la loi du 10 avril 1825, punit de la réclusion les vols que les passagers commettraient à bord. Pour toutes les fautes de discipline, délits ou crimes, dont ils peuvent se rendre coupables, le capitaine agit comme nous l'avons dit n° 638.

TITRE V.

DES ASSURANCES MARITIMES.

756. L'assurance maritime peut, en y appliquant la définition générique donnée n° 588, être définie : une convention, par laquelle l'un des contractants s'oblige envers l'autre, moyennant un prix convenu, à réparer les pertes ou les dommages qu'éprouveront, sur mer, des choses exposées aux dangers de la navigation. Toutes les règles que nous allons donner sur ce contrat, quelque étendues et nombreuses qu'elles paraissent, ne sont que les conséquences exactes et plus ou moins directes des principes généraux, que nous avons présentés dans le titre IX de la troisième partie. Mais l'importance des opérations maritimes, qui doivent leur succès et leur extension aux assurances, la multiplicité des questions qu'amène la variété infinie des événements, des clauses stipulées ou des prétentions des parties contractantes, donnent lieu à de nombreuses difficultés, et nécessitent, au sujet des assurances maritimes, des développements qui seront l'objet du présent titre.

Il sera divisé en cinq chapitres : le premier traitera des

principes généraux sur l'assurance maritime; le second, des formes du contrat qui la constate; le troisième, des droits et actions de l'assuré contre l'assureur; le quatrième, des droits et exceptions de l'assureur contre l'assuré; le cinquième, des cas dans lesquels le contrat d'assurance peut être dissous en tout ou en partie, ce que dans l'usage on appelle *ristourne*.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux sur les assurances maritimes.

757. Un contrat d'assurance maritime suppose nécessairement des objets que l'un des contractants ait la crainte de perdre en tout ou en partie, par l'effet d'accidents qui pourront arriver sur mer; il faut que ces objets soient réellement exposés à des risques, et qu'enfin l'assureur reçoive un équivalent des chances qu'il s'oblige à courir.

C'est ce qui fera l'objet des trois sections suivantes, où nous allons faire connaître : 1° quelles choses peuvent être l'objet d'une assurance maritime; 2° les risques dont se charge l'assureur; 3° l'équivalent que l'assuré donne à l'assureur pour prix de ces risques.

SECTION PREMIÈRE.

Quelles choses peuvent être l'objet d'une assurance maritime.

758. Tout ce qui, étant susceptible de devenir l'objet d'une transaction commerciale, court le danger de périr, ou de se détériorer en tout ou en partie, par des accidents maritimes, peut être l'objet du contrat dont il s'agit ici.

Les navires et tout ce qui en est accessoire plus ou moins essentiel sont au premier rang. On peut faire assurer un navire, sans restriction; cette expression générique comprend, comme on l'a vu nos 599 et 606, le corps, les agrès, Com.
même les victuailles et armements, si on ne les a pas excep- 334.
tés, ainsi que les objets du même genre qui pourraient y être substitués pendant le voyage. Mais on peut aussi faire assurer séparément et limitativement ces divers objets, qui sont dans ce cas considérés comme autant de corps distincts. Ce

mode d'assurance est assez rare; par cela seul qu'on assure un navire, en employant les expressions usuelles *quille* ou *corps*, et même en ne se servant que du mot *navire*, pourvu qu'on ne fasse aucune réserve, les agrès, armements, victuailles, sont compris dans le contrat. Il importe toutefois de ne pas confondre la faculté de faire assurer le corps du navire, ou de faire assurer une somme déterminée sur ce navire. Nous indiquerons par la suite les conséquences de cette différence.

759. Les marchandises et autres objets placés dans un navire peuvent également être assurés contre les risques de mer. Souvent, on les désigne nominativement par leurs nature et espèces; quelquefois, on se sert d'expressions génériques, dont l'usage a fixé le sens et l'étendue, comme nous l'avons vu nos 155 et 191. Ainsi, les mots *cargaison*, *chargement*, *facultés*, désignent tout ce qui a été chargé dans le navire, quoique sous des dénominations plus ou moins restreintes, sans que le détail en soit nécessaire. Le mot *pacotilles* signifie certaines portions de marchandises appartenant spécialement à des chargeurs, indépendamment de la part qu'ils pourraient avoir dans le chargement principal. Nous verrons, en traitant de l'évaluation des choses assurées, que les frais faits pour l'embarcation de ces objets, et même dans certains cas le prix de leur transport, peuvent être compris implicitement dans cette assurance. En général, l'assurance faite sur le navire, sans autre explication, ne comprend pas le chargement qui appartiendrait à l'assuré, à moins que les circonstances et les règles d'interprétation données n° 191 ne prouvassent que l'intention des parties était de tout confondre dans une assurance commune. L'assurance du chargement frappe l'entier intérêt de l'assuré pour tout ce qui est dans le navire, non-seulement l'argent, les bijoux, dont il y a connaissement ou factures, mais encore les choses désignées sous le nom de *pacotilles*; au contraire, l'assurance des pacotilles ne comprend pas les droits de l'assuré dans une partie aliquote du chargement. L'assurance peut

être faite sur une portion quelconque du chargement, par exemple sur *telles* marchandises, ce qui exclut alors toutes celles qui, appartenant à l'assuré, et se trouvant chargées sur le même navire, ne pourraient, par leurs nature, espèce ou qualité, être comprises dans la désignation qu'exprimerait la police. Elle peut aussi être faite sur une quotité déterminée, comme un quart, une moitié; mais ce ne serait pas avoir fait assurer la simple portion d'un chargement, que de limiter l'assurance à une somme inférieure à sa valeur, par exemple quinze mille francs sur un chargement de trente mille francs. Nous aurons occasion de faire remarquer ailleurs la différence entre ces deux espèces de conventions.

760. L'assurance peut n'être pas limitée aux seules choses que l'assureur possédait lors de la convention, et qu'il a réellement chargées au lieu du départ. Les parties conviennent souvent que le capitaine aura la faculté de faire échelle, soit en tels lieux désignés, soit où il jugera convenable; d'y décharger des marchandises; de les remplacer par d'autres, qui seront successivement comprises dans l'assurance. Si cette assurance n'a été que pour l'aller, elle ne porte point sur les marchandises que l'assuré aurait achetées au lieu de la destination, ou pendant la traversée du retour. Il faut qu'on s'en explique formellement, en déclarant qu'on assure les marchandises d'entrée ou de sortie; et, dans ce cas, les retours chargés sur le même navire sont également assurés.

On pourrait avoir stipulé que l'assurance est faite, soit sur *telles* parties du chargement, soit sur *telles* autres, soit sur des marchandises chargées au départ, soit sur les retours. Il ne faudrait pas en conclure que l'assuré aurait le choix d'appliquer, suivant les occurrences, l'obligation prise par l'assureur de réparer les pertes éprouvées sur *telle* ou *telle* partie, selon qu'elle aurait supporté des avaries plus ou moins considérables; un tel choix favoriserait et récompenserait la fraude. Les conventions devant être interprétées et exécutées de bonne foi, surtout conformément à ce qui est de leur es-

sence ou de leur nature, il faudrait décider que le véritable sens d'une telle clause est que l'assurance porte simultanément sur ce qui appartiendra à l'assuré dans l'un et l'autre objet; ou, s'il y en avait déjà une partie assurée ou affectée à quelque prêt à la grosse, sur celle qui resterait libre, qu'on nomme *découvert*, et pour laquelle l'assuré était, relativement aux précédentes assurances, réputé son propre assureur. Si le découvert était égal des deux côtés, l'assurance s'appliquerait proportionnellement sur le reste de l'un et de l'autre. Par suite des mêmes principes, si quelqu'un a fait assurer une certaine quantité de choses spécifiées, et qu'il en ait chargé beaucoup plus, l'assureur n'a pas le droit d'appliquer son risque sur la portion qu'il juge à propos. La quotité non assurée, qui forme un découvert, étant indivise avec celle qui a été assurée, l'assureur et l'assuré sont réputés assureurs par indivis dans la proportion résultant de la police et du découvert.

761. L'assurance peut être faite sur *corps* et sur *facultés;* mais il est important de distinguer si elle l'a été séparément ou conjointement. Elle est faite séparément, lorsqu'on assure le corps distinctement pour une valeur particulière, et le chargement pour une autre valeur distincte; ou *telle* somme sur corps, et *telle* autre sur facultés. Dans ce cas, le corps et les facultés forment chacun une masse distincte. L'assurance est faite conjointement, lorsqu'on assure ensemble le navire et le chargement, ou une somme sur corps et sur facultés. Dans ce cas, les facultés et le corps forment une seule masse, et l'assurance porte en entier sur chaque portion du navire et du chargement appartenant à l'assuré. Cette distinction est d'une grande importance. Par exemple, un commerçant fait assurer une somme de huit mille francs sur *tel* navire, corps et facultés; il ne charge rien, mais il est propriétaire d'une portion du navire valant dix mille francs. Ce navire périssant corps et chargement, il aura droit de demander huit mille francs à l'assureur. Si au contraire il n'eût

fait assurer que pour moitié le corps, et pour l'autre moitié les facultés, l'assurance n'existerait que pour quatre mille francs, c'est-à-dire pour la partie qui portait sur le corps du navire, puisqu'il ne possédait rien dans le chargement.

762. Ce que nous avons dit jusqu'ici s'applique à des choses corporelles; mais nous avons donné, n°s 589 et suivants, des notions sur l'assurance de la liberté ou de la vie, qui s'appliqueraient aux assurances maritimes, si les risques de la liberté ou de la vie de l'assuré étaient de nature à provenir d'accidents de mer. Ainsi, nous devons nous borner à y renvoyer.

La faculté de se faire assurer ce qu'on est en risque de perdre s'appliquant aussi à la solvabilité d'un débiteur, ou aux dangers auxquels le gage affecté spécialement au créancier est ou peut être exposé, celui qui a prêté des deniers à la grosse, suivant les règles et dans les cas que nous expliquerons n°s 887 et suivants, peut se faire assurer ce capital par un tiers, c'est-à-dire stipuler que si par un effet des dangers auxquels est exposé l'objet affecté au prêt, il perd tout ou partie de sa créance, cette perte sera réparée par l'assureur. Mais il ne peut se faire garantir les profits maritimes Com.
promis par l'emprunteur. Par exemple, Paul prête à Pierre, 347.
avec affectation d'un navire, trois mille francs à vingt pour cent de profit maritime : par conséquent, si le voyage est heureux, il doit recevoir trois mille six cents francs : si le navire périt, Paul n'aura rien à recevoir. Sans doute, il court deux risques, l'un de perdre son capital, l'autre de n'être pas payé du profit maritime de six cents francs; néanmoins, il ne lui est permis de faire assurer que le capital, dont la perte est un déboursé qui l'appauvrit; il ne peut pas faire assurer les six cents francs de profit maritime, qui n'étaient qu'un gain possible, et non une mise-hors de sa part. D'ailleurs ce profit, excédant le taux légal de l'intérêt, n'est toléré que dans le contrat à la grosse, et à raison des chances qui l'accompagnent : si l'assurance en était permise, la garantie

promise par l'assureur convertirait par le fait le prêt de Paul en un prêt usuraire. De même, l'assurance du capital ne pourrait pas être donnée par l'emprunteur lui-même à celui qui a fait le prêt à la grosse; car ce n'est qu'en considération du risque maritime, dont le prêteur s'est chargé, qu'il a promis un profit. S'il se rendait assureur de ce qui lui a été prêté, l'essence du contrat à la grosse serait blessée.

763. On a vu, n° 591, que l'assuré n'obtenait l'obligation de l'assureur qu'en lui donnant ou en lui promettant une somme ou autre valeur, qu'on nomme *prime*. Lorsqu'au lieu de payer comptant cette prime, ce qui arrive rarement dans les assurances maritimes, l'assuré contracte l'obligation de ne la payer qu'après le résultat de l'événement, il peut faire de cette dette future l'objet d'une assurance, dans laquelle, moyennant une prime spéciale, l'assureur s'engagera à payer pour lui la prime qu'il avait promise pour l'assurance de son navire ou de ses marchandises. Nous parlerons de cette faculté et de la théorie sur laquelle elle est fondée, lorsque nous traiterons de la prime, n° 790.

764. Nous avons donné, n° 589, les motifs qui ne permettent pas de se faire assurer des produits purement éventuels; ils ne sont pas de nature à souffrir quelque modification dans le commerce maritime. Ainsi, un fréteur ne peut
Com. faire assurer les sommes que les chargeurs ont promis de lui
347. payer pour le transport de leurs marchandises, ce qu'on nomme fret à faire ou fret de marchandises à bord; car, comme nous l'avons vu n° 716, ce fret n'étant dû qu'au cas d'arrivée des objets chargés au lieu de la destination, il n'existe point encore à l'instant où l'assurance est souscrite; il sera, mais il n'est pas encore le fruit civil du navire; il n'est donc qu'un produit éventuel. Mais si le fret se trouve acquis, c'est-à-dire s'il a le caractère de créance certaine, et qu'en outre il soit exposé à des accidents maritimes, rien n'empêche qu'on le fasse assurer.

765. Il y a plusieurs hypothèses, dans lesquelles le fret

peut être *acquis*, et par conséquent peut être assuré. C'est d'abord lorsque les marchandises qui le doivent étant mises à quai, le fréteur a droit d'en exiger le payement; ou même, lorsque les marchandises ayant péri, le chargeur n'en est pas moins tenu par la convention de payer le fret promis. La nature des choses ne permet pas que cette espèce de fret soit assurée autrement que comme créance, et par précaution contre l'insolvabilité de l'affréteur, dont il est la dette. Il est une autre hypothèse, dans laquelle le fret des marchandises chargées sur un navire peut avoir le caractère de fret acquis, susceptible d'être assuré, non pas contre l'insolvabilité du débiteur, mais contre la chance de n'être pas payé par l'effet d'accidents maritimes. Par exemple, un navire est chargé de sucre à la Martinique, au fret de cinquante centimes le kilogramme, pour être consigné à Cadix, à condition que le fret sera porté à soixante centimes, si le navire va jusqu'à Bordeaux. Le capitaine, arrivé à Cadix, peut y désarmer et exiger le fret de cinquante centimes; mais s'il préfère continuer le voyage, pour être payé à raison de soixante centimes, il pourra se faire assurer le fret de la Martinique à Cadix, qu'il aurait eu le droit d'exiger dans cette ville, s'il n'eût pas voulu continuer sa route jusqu'à Bordeaux, et qu'il expose à des risques dans la vue de l'augmenter; ce fret de la Martinique à Cadix est un droit certain, dont il court volontairement la chance de n'être pas payé, si le sucre chargé périssait, par l'effet d'accidents, dans la traversée de Cadix à Bordeaux, puisque, conformément à la règle expliquée n° 184, le voyage serait réputé avoir été entrepris de la Martinique à Bordeaux, et que la perte survenue dans ce voyage affranchirait le chargeur de l'obligation d'en payer le fret. La seule chose qui ne soit pas encore acquise, puisque le capitaine ne pourrait l'exiger à Cadix, c'est l'augmentation de dix centimes pour la nouvelle traversée de cette ville à Bordeaux.

766. Par suite de ce qui vient d'être dit sur le fret à faire, dont l'assurance est prohibée, il n'est pas permis de faire as-

surer le profit espéré de marchandises qu'on a expédiées. Ce profit n'est qu'un être possible, mais non pas existant dans le
Com. navire, et par conséquent il ne peut pas être la matière
347. d'un risque. Ainsi, on ne peut faire assurer les prises qu'on a le dessein ou l'espoir de faire. Mais, de même que nous avons vu qu'on pouvait faire assurer, pour leur prix vénal au moment du contrat, des marchandises auxquelles leur transport d'un lieu dans un autre ou toute autre cause a donné une valeur présente supérieure à celle d'achat, de même on peut faire assurer une prise faite, mais non arrivée à sa destination, et quoique susceptible de recousse; car c'est réellement un bénéfice existant et non éventuel, exposé, si l'on veut, à des risques, mais qui n'en conserve pas moins toute sa réalité.

Com. On ne peut assurer, pour tout ou partie, les loyers des
347. gens de mer, ni la part du voyage ou du fret qu'ils ont stipulée pour leur en tenir lieu, suivant les règles données nos 690 et suivants. Aux motifs que nous venons de donner, et qui sont applicables dans ce cas, puisque ces loyers ne leur sont dus qu'autant que le navire arrive à bon port, s'en joignent d'autres, d'intérêt général, qui font envisager ces espèces d'assurances plus défavorablement encore. Le but que s'est proposé le législateur, de lier les gens de mer par le sentiment de leur intérêt personnel à la conservation et à la défense du navire, ne serait pas rempli : sûrs d'être payés, quel que fût l'événement, ils porteraient dans leur service une indifférence qui amènerait les plus fâcheux résultats. En cas de contravention aux diverses prohibitions que nous venons d'expliquer, celui qui les a violées ne peut, sous aucun prétexte de bonne foi ou de complicité de son adversaire, exiger l'exécution du contrat. Il y a lieu au ristourne, dont nous parlerons dans le chapitre cinquième de ce titre. Il ne faut pas perdre de vue que, lorsqu'une chose, non susceptible d'être assurée, l'a été, conjointement avec d'autres qui peuvent l'être, le contrat n'est pas nul, mais seulement réductible à la portion licitement assurée.

767. Tout ce que nous avons dit, n° 589, sur la prohibition de faire assurer une chose déjà assurée et sur le sens de cette prohibition, laquelle n'interdit, ni la *réassurance* stipulée entre celui qui a assuré une chose et la personne qui se charge des risques dont le premier était tenu, ni la faculté d'un assuré de se faire garantir par un tiers la solvabilité de son assureur, s'applique, sans la moindre restriction, aux assurances maritimes. Il en est de même de la faculté de faire assurer le reste d'une chose qui n'a été assurée qu'en partie, ou contre certains risques la chose déjà assurée contre des risques différents. Ainsi, un chargement de trente mille francs ayant été assuré par une première police avec la clause *franc d'avaries*, dont l'effet, comme nous le verrons n° 858, est que l'assureur ne soit tenu que des sinistres majeurs, ce même chargement peut l'être encore pour les autres risques.

On peut aussi faire assurer les dépenses extraordinaires que l'on a faites en route pour réparer un navire déjà assuré. Supposons en effet un navire, estimé à son départ cent mille francs, et assuré pour cette somme; le capitaine, après une tempête, est obligé de faire un radoub montant à dix mille francs; si le navire arrive à bon port, l'armateur aura sans doute droit de se faire rembourser ces dix mille francs par son assureur; mais s'il vient à périr postérieurement au radoub, comme l'armateur ne pourra demander à son assureur que la somme promise de cent mille francs, il sera en perte des dix mille francs employés au radoub du navire, et une telle chance suffit pour lui donner le droit de faire assurer cette dépense. De même, on peut faire assurer la somme déboursée pour racheter un navire, soit lorsqu'il n'a pas encore été assuré, en ajoutant cette somme au prix d'évaluation, soit en la faisant assurer postérieurement, comme nouvelle dépense; car c'est un déboursé qui, sans accroître la valeur vénale de la chose assurée, augmente la quotité des risques de celui à qui elle appartient.

768. Toutefois, par suite du principe qu'on ne peut faire

assurer que ce qu'on risque de perdre, l'emprunteur à la grosse ne peut se faire assurer, soit la somme empruntée, s'il l'a chargée sur un navire et destinée à des opérations commerciales, soit les marchandises qu'il a achetées ou les dépenses qu'il a acquittées avec cette somme, puisqu'il n'en court pas les risques. S'il avait cette faculté, il serait, en cas de perte, déchargé de toute obligation envers le prêteur, et il recevrait de l'assureur une indemnité pour le dommage qui serait supporté par un autre. On peut dire même qu'il serait, en quelque sorte, intéressé à la perte des choses simultanément affectées au prêt et assurées. Mais cet emprunteur à la grosse pourrait-il, moyennant une prime convenue, charger un tiers d'acquitter la somme, en principal et intérêts, qu'il sera obligé de payer si le chargement arrive à bon port? Pour l'affirmative, on peut dire que cette convention a le caractère essentiel aux assurances, puisque cet emprunteur court le risque de payer la prime par lui promise à son assureur, même en perdant tout ce qui est affecté au prêt, et n'a de chance favorable que dans la possibilité d'une heureuse arrivée. Mais ce serait violer la règle essentielle, qui s'oppose à ce que l'assurance soit un moyen de profit pour l'assuré; on pourrait voir dans cette convention une gageure, une assurance de choses dont l'assuré ne court pas les risques, la nature du contrat à la grosse les mettant au compte du prêteur; en effet, s'il y a heureuse arrivée, l'emprunteur conservera les marchandises affectées au prêt, et ne payera ni le capital ni les profits maritimes de son emprunt à la grosse, mais seulement une prime d'assurance; ce serait, en quelque sorte, provoquer les délits et les crimes, que de placer quelqu'un dans l'alternative, ou de faire une grande perte, ou de s'en décharger en employant la séduction à l'égard d'un capitaine, qui peut si facilement faire périr frauduleusement le navire.

SECTION II.

Des risques dont se charge l'assureur.

769. Il est, comme on l'a vu, de l'essence du contrat

d'assurance, que l'assureur coure les chances de la perte ou des avaries des choses assurées. Il se met, pour tout ce qui n'a pas été formellement excepté, au lieu et place de l'assuré, et s'oblige à supporter et à réparer tout le dommage, que des Com. événements maritimes pourront causer aux objets assurés. Il 350. importe peu que ces événements aient pu être prévus ou qu'ils soient tellement extraordinaires qu'on ne puisse supposer dans les parties l'intention de les prévoir.

Nous allons faire connaître dans un premier paragraphe la nature des risques, dans le second nous traiterons de leur durée.

§ Ier.

De la nature des risques.

770. Les notions données dans les titres précédents ont déjà fait connaître la plupart des cas de force majeure, qui sont naturellement à la charge de l'assureur. Ainsi, la tempête, le naufrage, l'échouement, le jet, l'abordage, le feu, la prise, le pillage, l'arrêt par ordre de puissance, les suites d'une déclaration de guerre ou de représailles, les changements forcés de navire ou de voyage, la vente ou l'engagement de marchandises, la mise en commun de vivres pour les besoins de la navigation, la contribution aux pertes éprouvées pour le salut commun, les sacrifices déterminés par ce motif, les frais et dépenses qui n'auraient pas eu lieu si la force majeure ou quelque accident imprévu n'y avait contraint, sont des événements dont l'assureur doit réparer les suites envers l'assuré (1). On désigne génériquement tous ces cas par le nom de *fortune de mer* ou *sinistre;* et l'on distingue le sinistre *majeur,* dont l'effet est de causer la perte totale ou presque totale des choses exposées aux risques, du sinistre *mineur,* dont le résultat est de diminuer la valeur de ces choses, sans en causer la perte totale ou presque totale.

Il faut que ces accidents soient arrivés sur mer, puisque nous supposons ici qu'il s'agit d'assurances maritimes. Ainsi,

(1) Rej., 9 février 1842, D. 42, 1, 68.

à moins de convention contraire, les accidents qui arriveraient sur terre aux choses assurées pendant le cours du voyage, lors même que le déchargement aurait été autorisé par la convention ou ordonné par les règlements locaux, tels que ceux qui ont pour objet les mesures sanitaires, ne seraient point supportés par l'assureur. Ainsi, le pillage des marchandises par des ennemis sur mer serait à la charge de l'assureur; mais un événement de ce même genre arrivé sur terre, qu'on appelle quelquefois *avanie,* ne serait pas à sa charge. Si l'assurance portait sur des objets dont une portion serait chargée et l'autre ne le serait pas encore, cette dernière partie ne serait point au compte de l'assureur; il y aurait lieu à la réduction ou au ristourne, dont nous parlerons dans le chapitre cinquième. Cela serait vrai, encore bien que le défaut de chargement, par suite duquel serait arrivée la perte des choses laissées sur le rivage, provînt d'un accident maritime qui aurait entraîné le navire ou forcé de dérader, les assureurs ne répondant que des pertes arrivées sur la mer.

771. Par une juste conséquence des principes expliqués n° 590, les assureurs ne sont pas responsables de ce qui arrive par la faute ou le fait de l'assuré. Mais nous avons fait connaître les modifications que l'usage avait apportées à ces principes, relativement à la contrebande en pays étranger, et il en résulterait, pour l'objet qui nous occupe, la conséquence que l'assureur pourrait légitimement prendre à ses risques la possibilité que certaines marchandises, déclarées ou présumées, d'après les diverses législations sur les prises maritimes, *contrebande de guerre,* fussent confisquées, ou même donnassent lieu à la confiscation ou à l'arrêt du navire.

L'assureur ne répond point, en règle générale, des pertes et des accidents causés par le fait ou la faute du capitaine, ou de tout autre préposé de l'assuré. Ainsi, lorsqu'un capitaine tarde trop à sortir du port, et que le navire éprouve par le fait de ce retard une tempête, qu'il eût évitée si la sor-

tie avait été opportune; lorsque l'abordage de deux navires est reconnu provenir de sa faute, suivant les règles expliquées n° 652; lorsque les circonstances font reconnaître que le feu qui a consumé et endommagé le navire ou les objets assurés, est le résultat de son crime ou de son imprudence; lorsque le navire étant mal lesté, ou les marchandises mal arrimées, il en résulte des pertes ou dommages pour le navire assuré; lorsque, violant les règles qui lui sont imposées, ou faute d'avoir pris un pilote lamaneur, le capitaine a causé la perte de son navire; tous ces événements ne sont point à la charge de l'assureur. Ainsi, la prise arrivée parce que le capitaine d'un navire non armé en guerre a attaqué l'ennemi, ou n'en a pas évité la rencontre, quand il est prouvé qu'il le pouvait, ou parce qu'il a quitté une escorte sous la protection de laquelle l'assuré avait déclaré que ce capitaine devait voyager; la confiscation occasionnée par un de ces faits, ou tout autre que le tribunal saisi de la demande reconnaîtrait avoir été un délit ou une faute du capitaine, ne sont point à la charge de l'assureur. Il en est de même lorsque le capitaine ayant manqué aux règlements établis pour que des passagers attaqués de la peste ou des marchandises susceptibles de la communiquer ne soient pas reçus dans les navires, le sien est condamné à être brûlé, comme cela peut arriver dans les cas prévus par l'article 6 de la loi du 3 mars 1822.

Tout ce qui vient d'être dit des fautes du capitaine s'appliquerait à celles de l'équipage. Ainsi, les accidents arrivés par suite de l'abandon que les matelots auraient fait du navire, sans être excusés par la juste crainte du danger, ne seraient pas à la charge de l'assureur : car, ou le capitaine aurait été la cause de cet abandon par son exemple ou ses mauvais traitements, ou l'équipage aurait refusé de lui obéir; dans l'un comme dans l'autre cas, l'événement retombe sur l'assuré, puisque le capitaine et l'équipage sont préposés ou Com.
présumés être préposés par lui. 216.

Les exemples que nous avons donnés étant pris dans les fautes du capitaine ou des gens de l'équipage, dont il est res-

ponsable, il semblerait convenable de n'en faire l'application qu'au cas où ces personnes sont les préposés directs de l'assuré, par exemple lorsque l'assurance est faite sur le navire ou sur des marchandises appartenant à l'armateur. On pourrait croire qu'il n'en devrait pas être ainsi dans les autres cas, où l'assurance est faite sur les propriétés de simples chargeurs; mais cette distinction ne saurait être admise, parce que, comme nous l'avons dit n° 658, tout chargeur qui place des marchandises sur un navire est présumé avoir constitué le capitaine son mandataire pour leur transport, garde, surveillance et garantie. Ainsi, par suite des principes que nous venons d'établir, un chargeur ne pourrait se faire indemniser par son assureur de la perte des marchandises vendues par le capitaine sans nécessité constatée, même en lui abandonnant son recours contre l'armateur. Dès que le capitaine n'a pas constaté la nécessité, il est en faute, et s'il est en faute, la perte n'est plus le résultat d'une force majeure. Le chargeur a son recours contre le capitaine et même contre l'armateur, dans les termes de la responsabilité expliquée n° 663; mais il n'a pas d'indemnités à demander à l'assureur. Au contraire, si les besoins, légalement constatés, avaient privé ce chargeur de tout ou partie de ses marchandises, l'assureur en répondrait, sauf ensuite à venir prendre l'indemnité, qui par la contribution des cochargeurs pourrait lui appartenir, ou sauf, si elles avaient été vendues pour satisfaire à quelque besoin du navire, à exercer contre l'armateur les droits du chargeur expliqués n° 728, en vertu de la subrogation dont nous parlerons n°s 855 et 861. Cette solution ne nous paraît point impliquer contradiction avec ce qui a été dit n° 663. Dans ce passage, nous avons dû examiner de quoi était tenu l'armateur envers le chargeur, et nous n'avions point à considérer si celui-ci était ou non assuré. Mais ayant à faire connaître ici les rapports entre l'assuré et l'assureur, nous croyons être fondé à considérer comme un événement dont répond ce dernier la privation qu'éprouve le chargeur des choses qu'il avait fait

assurer. Vendues ou engagées par le capitaine, elles ne sont plus à la libre disposition de l'assuré, et c'était pour s'en faire garantir la conservation qu'il avait stipulé une assurance. L'événement qui les lui a enlevées a été causé par fortune de mer; il lui suffit donc de prouver ce fait à l'assureur, pour que celui-ci soit tenu de l'indemniser. Mais, comme il ne serait pas juste qu'il eût pour le même objet action contre l'armateur et contre l'assureur, ce dernier, en lui payant une indemnité, acquiert ses droits contre l'armateur, et peut alors les exercer dans la même latitude que l'eût fait le chargeur lui-même, s'il ne s'était pas adressé à son assureur.

On ne peut mettre au rang des événements arrivés par une faute, dont l'assureur ne serait pas responsable, les pertes et dommages occasionnés par l'imprudence, le délit ou même le crime de quelque tiers, par exemple d'un passager, dont l'assuré ne serait ni directement ni indirectement responsable. De même, si le navire éprouvait quelque dommage, ou périssait par le fait ou l'ignorance d'un pilote côtier, que le capitaine aurait pris dans les cas prévus n° 637, et en se conformant pour son choix aux règlements, cet événement serait à la charge de l'assureur, tandis qu'il n'en serait pas tenu, si le navire périssait ou éprouvait des accidents, faute par le capitaine d'avoir pris ce pilote. Dans tous ces cas, il suffit de poser le principe, qu'en général, et sauf ce qui sera dit, n° 773, relativement aux vices propres et à l'incendie, une perte fortuite est réputée fatale et de force majeure, tant que le contraire n'est pas prouvé, et qu'ainsi la faute ou l'imprudence doit être alléguée par l'assureur, dont elle forme l'exception; c'est aux tribunaux à apprécier d'après les circonstances, le résultat des pièces et les documents sur lesquels la perte est appuyée, si elle doit ou non être imputée à une faute, dont l'assureur ne serait pas responsable.

772. Du reste, rien n'empêche que l'assureur ne prenne Com.
l'engagement de supporter les pertes causées par le fait, la 353.
faute ou le crime du capitaine ou de l'équipage. On nomme

cette clause *responsabilité de la baraterie de patron.* Elle s'étend à tous les accidents qui, ne devant point, d'après les règles que nous venons de présenter, être considérés comme résultats de force majeure, sont directement ou indirectement produits par la faute, l'imprudence, le délit ou le crime, soit du capitaine, soit des gens de l'équipage (1) : mais cette clause a besoin d'être stipulée, et ne se suppose pas. Cette exception n'est point limitée au cas où l'assuré a choisi lui-même le capitaine, comme il arrive lorsque l'armateur a fait assurer son navire. Pour qu'une telle assurance soit valable, il suffit que le capitaine, dont l'assureur consent à prendre la faute sur son compte, ne soit pas l'assuré lui-même, et qu'il puisse, malgré l'armateur ou à son insu, commettre des fautes que celui-ci serait obligé de supporter, le préposé fût-il le fils de l'assuré.

773. L'assureur ne répondant, comme on l'a vu ci-dessus, que de ce qu'on appelle *accidents,* il s'ensuit qu'on ne peut, par la nature du contrat, mettre à sa charge les dépenses ordinaires qu'occasionnent les choses assurées. Ainsi, celui qui a assuré un navire n'est pas tenu de rembourser à l'assuré les frais de lamanage et les autres charges de la navigation, que nous avons définies n° 712. L'assureur de marchandises n'est pas tenu des droits de douanes, acquits à caution, frais de purge des marchandises dans les lazarets, etc. Peu importerait que la perception de ces droits n'eût été ordonnée que depuis la confection du contrat d'assurance ; l'assuré, en faisant une expédition pour un port quelconque, a dû s'attendre aux variations dans les lois ou les règlements locaux. Mais, comme il a été dit n° 741, si par l'effet d'une relâche forcée ou de tout autre événement semblable on avait été obligé de supporter des frais extraordinaires de cette espèce, l'assureur en serait tenu, parce que ces frais seraient une conséquence d'événements dont il s'est rendu responsable.

---

(1) Rej., 14 mai 1844, D. 44, 1, 280.

Les principes que nous avons exposés n° 590, pour établir que l'assureur ne répond point des déchets et des diminutions provenant du vice propre des choses, s'appliquent sans restriction aux assurances maritimes. Ainsi, pour donner ici des exemples spéciaux à la navigation, la mort naturelle d'animaux embarqués n'est point une perte dont répondent les assureurs, parce que tout être animé est par sa nature soumis à la mort. On ne considère pas si la navigation en elle-même, c'est-à-dire par sa durée ou par les régions dans lesquelles elle s'effectue, a développé ce vice ou en a augmenté les effets; il suffit que le principe de la perte provienne, soit de la mauvaise qualité de la chose, soit des détériorations auxquelles sa nature la soumet. Mais si la violence d'une tempête avait été cause que des chevaux ou des mulets transportés par mer fussent lancés les uns contre les autres, ou contre les objets qui garnissent l'étable, et périssent, les assureurs en répondraient, sauf à établir que ces animaux n'avaient pas été placés avec les précautions convenables, et que leur perte doit être attribuée à cette mauvaise disposition et non à la tempête. Dans le cas de cette exception, les assureurs ne répondraient de la perte que s'ils avaient assuré la baraterie de patron. Com 352.

On peut en dire autant des dégradations qu'éprouve un navire. Chacune de ses parties, chacun de ses accessoires, dépérit tous les jours par l'usage; par conséquent, la détérioration des voiles par leur emploi ordinaire, la rupture d'un câble qui s'use à force de servir, et même celle que le frottement sur des rochers occasionnerait, ou la perte des ancres qui en serait la suite, ne tomberaient pas à la charge de l'assureur : c'est l'effet naturel de leur usage pour le service du navire, un véritable vice qui leur est propre. Mais si la violence des vents ou l'agitation de la mer, ayant obligé de filer les câbles, en causait la rupture, emportait ou déchirait une voile, brisait une vergue, et que le tout fût constaté par un procès-verbal dûment affirmé, ce serait un accident de force majeure, une fortune de mer, dont répondrait l'assureur.

Le coulage des marchandises, qui y sont sujettes, est, par la même raison, considéré comme un vice qui leur est propre; car il est en quelque sorte impossible qu'il n'ait pas lieu en plus ou moins grande proportion. Mais il n'en serait pas de même si des choses, quoique de nature à diminuer par le coulage, en éprouvaient un extraordinaire, dans une tempête qui aurait enfoncé ou dégradé les tonneaux. A moins qu'on ne pût en attribuer la perte à leur position dans le navire, ce qui la ferait rentrer dans la classe des pertes causées par la faute du capitaine, on la considérerait comme l'effet d'une force majeure, et l'assureur serait obligé de la supporter pour l'excédant de ce à quoi l'usage fixe le coulage ordinaire causé par le seul vice de la chose. Assez généralement, ce coulage ou diminution ordinaire est, dans les voyages de long cours, arbitré pour les eaux-de-vie, vins, huiles et autres liquides, à douze ou quinze pour cent; pour les sucres bruts, à treize ou quatorze; pour les indigos, de dix à vingt, suivant qu'ils ont été chargés plus ou moins secs. Dans les voyages de grand cabotage, le coulage ordinaire des liquides est de trois ou quatre pour cent; dans le petit cabotage, ce coulage est de deux ou trois pour cent.

Mais il ne faut pas oublier que l'obligation de réparer le dommage éprouvé par les objets assurés résultant de la seule existence de ce dommage, il s'ensuit que si l'assureur prétend qu'il n'a pas pour cause une force majeure, mais bien le vice propre de la chose, l doit prouver ce dernier fait. Si par sa nature le dommage pouvait être imputé également au vice propre de la chose et à la force majeure, ce que nous venons de dire ne serait plus applicable; dans le doute, l'assuré devrait prouver qu'il provient d'une force majeure. Ainsi, la mort des animaux pouvant avoir indifféremment pour cause un vice attaché à leur nature ou un accident, l'assuré devrait prouver que leur perte a ce dernier caractère. Le principe, sur lequel nous venons de fonder cette restriction, pourrait être aussi, suivant les circonstances, appliqué à tous autres accidents, dont la cause

peut être équivoque : tel serait l'incendie arrivé dans le navire (1).

774. Il ne s'agit point, dans tous ces cas, de savoir si l'avarie est de nature à tomber à la charge commune du navire et du chargement, suivant les règles établies nos 732 et suivants, mais d'en constater la cause, afin que l'assureur ne supporte, ni les charges dont nous avons parlé n° 712, ni les pertes qui proviennent, soit de la faute de l'assuré ou de ceux dont il est responsable, soit du vice propre des choses.

Nous avons déjà dit que la perte ou la détérioration est présumée venir de cette dernière cause, si l'objet est de nature à se corrompre ou à dépérir; l'assuré doit alors prouver la force majeure. Quant aux choses qui ne sont pas susceptibles de périr ou de se détériorer ainsi, c'est à l'assureur à prouver le vice qui en a causé la perte. Mais, comme on peut joindre à une convention aléatoire des chances du même genre, quoiqu'elles n'appartiennent pas précisément à ce contrat, rien n'empêcherait que l'assureur ne prît sur lui ces risques. Ce que la nature du contrat d'assurance ne produit point par elle-même serait ici le résultat d'une convention que rien n'interdit, puisqu'elle n'a rien de contraire à la bonne foi. Les parties sont au surplus libres de restreindre la garantie, soit dans ses effets, soit dans sa durée. Les clauses sont abandonnées à la liberté des conventions; elles doivent être exécutées dans la rigueur de leurs expressions, et toute interprétation arbitraire doit être écartée, avec d'autant plus de raison qu'il s'agit d'un contrat aléatoire, où la plus légère modification peut changer la cause qui a déterminé la volonté des parties contractantes. Ainsi, de même que par une convention l'assureur peut augmenter les risques, de même il peut les diminuer; ainsi, le coulage extraordinaire, que nous avons vu, n° 773, être à la charge de l'assureur, peut être exclu de sa responsabilité, par une clause qui stipu-

(1) Rej., 4 janvier 1832, D. 32, 1, 25.

Com. lerait l'affranchissement de tout coulage; ainsi, les événe-
355. ments qui donnent lieu à la garantie de l'assureur étant, comme on le verra dans la suite, rangés sous deux classes, dont l'une donne lieu au délaissement, et l'autre à la simple action d'avarie, les parties peuvent exclure cette dernière,
Com. par la clause *franc d'avaries*, dont nous ferons connaître les
409. effets n° 858.

§ II.

De la durée des risques.

775. La durée des risques est ordinairement déterminée par le contrat. Dans le silence des parties, quelques règles suffisent pour lever les incertitudes; on en trouvera le développement et le supplément n° 809. Nous traiterons alors des énonciations relatives aux risques, qui sont insérées dans la police d'assurance. L'assurance peut être faite pour un temps
Com. indéfini; elle peut l'être aussi pour un temps limité. Elle est
335. faite pour un temps indéfini dans deux cas. Le premier, s'il n'a été fixé aucun terme. Il est peu présumable qu'un tel cas se présente; s'il arrivait, les circonstances détermineraient ce que les parties ont entendu. Ainsi, on n'hésiterait pas à décider que le voyage fait immédiatement après la signature du contrat, et par lequel les choses assurées ont été mises en risques, est celui que les parties ont eu l'intention de désigner; et, suivant la règle expliquée n° 191, qui veut que toute clause soit entendue dans le sens qui lui donnerait ef-
Nap. fet plutôt que dans celui qui ne lui en donnerait aucun, le
1157. juge déciderait que l'assurance a été faite pour tout ce voyage, si aucune circonstance n'indiquait une autre intention. Le second cas a lieu si l'assurance est faite pour un voyage désigné, sans indication de durée des risques. Quelquefois ce voyage est déterminé par la convention, et diffère de celui que le navire entreprend; quelquefois ils se confondent. Ainsi, lorsqu'un navire part de Marseille pour la Martinique, on peut assurer depuis Marseille jusqu'à Cadix; le voyage assuré diffère ici du voyage entrepris par le navire, et n'en est

qu'une faible partie : le voyage assuré et le voyage entrepris se confondent au contraire, si l'assurance comprend tous les risques depuis Marseille jusqu'à la Martinique; c'est ce qui a lieu chaque fois que rien ne permet de distinguer entre le voyage assuré et le voyage entrepris.

776. L'assurance peut être faite par le même assureur Com. 335. pour l'aller et le retour, lorsque les parties s'en sont expliquées; mais il importe de connaître si elles entendent ou non que l'aller et le retour soient réunis, de manière à n'être considérés que comme un voyage indivisible. Quand le même acte contient cette double assurance, il est naturel de décider que la stipulation pour l'aller et le retour constitue un voyage unique. Mais si, par des actes séparés, quoique entre les mêmes parties, une assurance est faite sur *tel* navire allant de Bordeaux à la Martinique, et une autre sur le même navire revenant de la Martinique à Bordeaux, ce n'est point un voyage unique, mais bien deux voyages distincts; les risques du navire, dans l'intervalle entre l'arrivée et le départ pour revenir, ne frappent ni la première ni la seconde assurance. Com. 328, 341. Pour ce temps intermédiaire, le navire n'est point assuré, à moins que pour éviter cette lacune on ne soit convenu que les risques du voyage de retour commenceront depuis l'instant que le navire sera arrivé à sa destination, ou qu'on n'ait stipulé que les risques de l'assureur pour le voyage d'aller finiront seulement lorsque le voyage de retour commencera; par ce moyen, il n'y a point d'intervalle. On sent au reste qu'il ne pourrait y avoir de doute, si l'assurance pour aller était faite par une personne, et l'assurance pour retour par une autre, quoique dans le même contrat; il faudrait une convention expresse pour mettre au compte de l'une ou de l'autre les risques intermédiaires.

777. L'assurance est faite pour un temps limité, chaque fois qu'il résulte clairement de la convention qu'à un jour déterminé, ou au bout de *tant* de jours et de mois, ou à *telle* hauteur en mer, les risques cesseront. Cette espèce d'assu-

rance a lieu ordinairement pour la pêche et les armements en course. Elle a cela de particulier que son cours n'est pas interrompu, quoique le navire soit revenu au port du départ; si le temps fixé par la police n'est point fini, le navire peut remettre à la voile sous la même assurance. A moins d'une convention contraire, le temps n'est pas suspendu par la starie faite dans un port de la route ou par un déradement, car, pendant ce séjour forcé ou volontaire, il est possible que le navire périsse par fortune de mer. Mais si, par les circonstances du fait, ces événements doivent être considérés comme avaries grosses à la charge des assureurs, il semblerait naturel que, même sans stipulation expresse, ceux-ci ne pussent exiger que le temps de starie fût compté, puisqu'ils doivent réparer les suites de ces mêmes événements, et que précisément la starie en fait partie.

Com. 335. On peut assurer pour un temps limité avec désignation de voyage. Les circonstances serviraient à décider si le voyage désigné est l'objet principal du contrat, si la limitation du temps est un simple accessoire, ou si au contraire le temps Com. 363. fixé étant arrivé avant que le voyage fût achevé les risques sont finis. Ces diverses clauses peuvent être combinées. Ainsi, on peut assurer pour entrée et sortie de *tel* lieu, moyennant *telle* prime, si le voyage n'excède pas six mois, avec augmentation proportionnelle s'il dure plus longtemps ou s'il arrive *tel* événement; ce qui signifie que si le voyage dure moins de six mois, la somme stipulée pour prime sera acquise à l'assureur, et que s'il dure davantage, elle sera augmentée pour chaque mois à raison du sixième de la somme totale stipulée; les risques, dans ce cas, sont pour tout le voyage, quelle qu'en soit la durée. On peut assurer d'entrée et de sortie à *tant* pour cent de prime par mois. Dans ce cas, les risques subsistent jusqu'à la fin du voyage, et la prime n'est exigible qu'à ce terme; seulement, elle n'est acquise qu'à proportion du temps que le voyage a duré.

778. Lorsqu'il s'agit, dans le silence de la convention, de

connaître le moment précis où doivent commencer et finir les risques, ce moment est fixé suivant la nature des objets assurés. Si l'assurance porte sur les navire, agrès, apparaux, armement et victuailles, les risques commencent du jour où le navire a fait voile. Nous avons expliqué, n° 610, ce qu'on entend par ce mot. Assez souvent, lorsqu'il y a des rivières à descendre, comme à Nantes, Bordeaux, on convient que les risques compteront du jour que le navire aura commencé à prendre charge. Mais s'il a été déclaré dans la police que le navire voyageait sous escorte ou de conserve, les risques à la charge de l'assureur ne commencent que du jour où le navire a réellement été placé sous cet accompagnement. Com. 328, 341.

Les risques ne cessent qu'à l'instant où le navire est ancré ou amarré au port, soit qu'il puisse y parvenir immédiatement, soit qu'il faille décharger les marchandises par bateaux pour l'alléger. Ce port, quand l'expédition est pour l'aller seulement ou pour le retour seulement, est celui de la destination; si l'assurance est faite à la fois pour l'aller et le retour, c'est, à moins de convention différente, le port d'où le navire est parti. Ainsi, l'arrivée aux lieux antérieurs, où l'on est obligé de s'arrêter pour les visites de santé ou pour la quarantaine, ne terminerait pas les risques. A l'égard des marchandises, les risques commencent à l'instant qu'elles ont été chargées dans le navire ou dans des gabares pour y être transportées. On voit que dans ce cas le voyage commence avant que le navire ait mis à la voile. Il ne finit point non plus à l'instant de l'arrivée du navire au port de destination, et l'assureur continue de répondre des marchandises tant qu'elles ne sont pas mises à quai; d'où il suit, comme on l'a vu n° 770, que si, au moment de l'accident, une partie des choses assurées est déchargée et l'autre partie restée sur le navire, la responsabilité des assureurs est limitée à celle-ci. Com. 328, 341.

779. Les conventions sur la nature et l'espèce de ces risques pouvant être aussi variées que les parties le jugent à propos, il est important de faire une grande attention, non-

seulement aux clauses en elles-mêmes, mais souvent aussi aux expressions que les parties ont employées, expressions consacrées par l'usage, et auxquelles ce même usage attribue un sens qui constitue *telle* ou *telle* sorte de convention avec ses effets propres. De même, rien ne s'opposerait à la validité des stipulations, qui déchargeraient l'assureur de la res-
Com. 409. ponsabilité de *tels* ou *tels* risques désignés, ou qui fixeraient des limites à la garantie de certains dangers. Elles ne se supposent point, doivent être clairement stipulées, ou du moins résulter de l'ensemble de la police et des circonstances. Ainsi, une personne qui expédie et fait assurer des marchandises pour un pays composé de plusieurs stations commerciales, telles que sont les îles du golfe du Mexique, peut se réserver le droit de décharger partie de ces marchandises successivement, sans qu'on doive en induire que la relâche et le déchargement de cette portion dans un lieu mettent fin au voyage. Elle peut de plus charger d'autres marchandises en remplacement, continuer ainsi ces opérations pendant tout le temps que le navire ira de port en port, et imposer à l'assureur la responsabilité, soit de ce qui restera du charge-
Com. 362. ment primitif, soit même de ce qui aura été chargé en route, jusqu'à ce que le navire arrive au port de désarmement. Ainsi, Pierre se fait assurer trente mille francs de marchandises sur un navire expédié pour les îles françaises de l'Amérique, sans autre désignation, avec clause que l'assureur répondra des risques jusqu'au lieu de l'entière décharge. Cette stipulation laisse l'assuré maître de déposer telle espèce ou quantité de ses marchandises qu'il jugera convenable, à la Martinique, à la Guadeloupe, peu importe; dès qu'il ne fait point la décharge ailleurs qu'à une île française d'Amérique, il est dans les termes de la convention; les risques continuent de subsister. Mais, dans cette seconde hypothèse, si le temps des risques dure toujours, la matière en diminue. Si après quelques déchargements le navire périt, l'assureur ne répond plus que de ce qui restait au moment du sinistre. Si Pierre a acheté et mis d'autres marchandises sur le navire,

et que cet accident maritime les ait fait périr, l'assureur n'en répond pas, parce que la clause que nous venons d'indiquer n'a pas eu pour objet de l'autoriser au remplacement des choses déchargées, mais seulement d'empêcher que des décharges partielles ne soient considérées comme rupture de voyage capable de mettre fin aux risques. Il avait un moyen de rendre l'assureur responsable des choses substituées, c'était de le stipuler expressément, ou même implicitement par la clause de *faire échelle,* qui dans l'usage produit cet effet.

L'usage sert aussi à interpréter cette clause. Ainsi, le droit de faire échelle ne s'entend que de la faculté de s'arrêter dans des ports, rades et autres lieux de stations maritimes, et non d'entrer dans des rivières que les règlements locaux ne permettraient pas de considérer comme lieux de relâche. Ainsi, des chargeurs de pacotilles ne sont pas présumés avoir acquis, par cela seul qu'ils les ont fait assurer sur un navire qui devait faire échelle, le droit d'y substituer les objets achetés avec le produit de ces pacotilles, et de prétendre que la garantie de l'assureur se continue sur ces choses jusqu'à ce que le navire ait fait son entière décharge. L'objet spécial et direct de chaque assurance était *telle* pacotille, dont le déchargement met fin aux risques : la stipulation que l'assuré pourra charger en remplacement, et que l'assurance continuera sur les objets substitués, est indispensable dans ce cas.

780. On voit comment on appliquerait ces distinctions à l'assurance d'un navire. S'il a été assuré simplement jusqu'à son entière décharge, le port où il aura mis à quai le reste de son chargement sera réputé le lieu où finiront les risques; et s'il arrive qu'en se rendant de ce port à un autre de la même station il périsse vide ou chargé de marchandises prises en remplacement, l'assureur n'en sera plus responsable. Mais s'il a été assuré avec faculté de faire échelle, les risques ne finiront qu'au port où il désarmera effectivement.

C'est encore par l'usage qu'on déterminerait quand l'entière décharge a eu lieu. Une très-modique quantité de marchandises restées sur un navire n'empêcherait pas qu'il ne fût présumé avoir fait son entière décharge.

781. Il est aisé de voir comment ces principes peuvent s'appliquer aux assurances de la vie ou de la liberté sur mer. En cas d'assurance de la vie d'un homme, le fait qu'il se serait embarqué sur un navire autre que celui qui a été indiqué dans la police, qu'il aurait changé de voyage, en un mot qu'il aurait modifié en quoi que ce soit la convention primitive, déchargerait l'assuré de tous risques. En faisant assurer la liberté, on peut aussi déclarer que l'assureur ne garantit que l'événement de la prise par les corsaires ou par les sujets de *telle* ou *telle* nation. La captivité qui serait reconnue avoir été causée par les fautes, les imprudences personnelles de l'assuré, ne serait point à la charge de l'assureur. Si la convention ne contenait rien qui donnât lieu à une plus grande extension, l'assureur serait présumé n'avoir voulu garantir la perte de la vie ou de la liberté qu'à compter du moment où le navire met à la voile, jusqu'au jour de son arrivée au lieu de destination.

782. Nous avons dit, n° 589, que, si la chose assurée avait péri ou se trouvait hors de risques au moment de la convention, à l'insu des contractants, l'assurance ne produisait point ses effets; mais nous avons ajouté que le droit maritime admet une exception à cette règle : il décide que si la chose assurée avait péri ou était arrivée à bon port au moment du contrat, de manière qu'il fût physiquement impossible qu'elle
Com. courût les risques contre lesquels on la fait assurer, la bonne
365. foi de celui qui a contracté sans connaître ou sans avoir pu connaître l'événement suffit pour valider la convention à son égard. Mais il ne faut point étendre cette exception au delà de ses termes. Il faut qu'il s'agisse d'une chose qui ait existé, et dont la perte ou l'heureuse arrivée se trouve seulement avoir précédé le contrat. Ainsi, une personne qui avait chargé

son correspondant au Brésil, ou en tout autre pays hors d'Europe, de lui faire construire un navire, persuadée que ce navire existe, le fait assurer en France. Il se trouve en résultat que le navire n'a pas été construit. Quelle que soit la bonne foi de l'assureur, il ne pourra prétendre que la prime lui est due; le contrat devra être dissous, suivant les règles qui seront expliquées nos 872 et suivants.

783. Puisque la bonne foi de la partie à qui profite l'événement peut seule dans ce cas valider le contrat, son adversaire doit naturellement être admis à faire preuve qu'avant la signature elle en était informée, et qu'elle le lui a laissé ignorer. Cette réticence est un délit. L'assuré convaincu de fraude est condamné correctionnellement à payer à l'assureur une somme double de la prime convenue ; l'assureur, dans le Com.
même cas, est aussi condamné correctionnellement à payer 368.
une égale indemnité à l'assuré, indépendamment de la restitution de la prime, si elle lui avait été payée à l'avance. C'est aux magistrats à balancer et à apprécier les circonstances ou les présomptions alléguées devant eux (1), pour prouver que *tel* des contractants avait la connaissance du fait qu'il feignait d'ignorer en traitant, et dont l'incertitude seule pouvait rendre la convention légitime. Des preuves écrites ne sont point requises ; les dépositions de témoins, et tous les autres moyens qui peuvent éclairer la conscience des juges sont admissibles. Si la simple possibilité d'une fraude ne suffit point, comme dans le cas que nous présenterons ci-après ; s'il est vrai qu'une crainte, une inquiétude assez probable, témoignées par l'un des contractants à des tiers, sans qu'il en ait fait part à celui avec qui il traitait, ne puissent être considérées comme preuves de fraude, puisque la moindre incertitude suffit pour valider l'assurance, il ne faut pas cependant perdre de vue qu'une preuve mathématique de la connaissance personnelle imputée à l'un des contractants

---

(1) Rej., 25 mars 1835, D. 35, 1, 250.

n'est pas indispensable; la certitude morale suffit, et, par exemple, si le fait était connu publiquement dans le lieu où demeurait le contractant accusé de fraude, il serait présumé ne l'avoir point ignoré. On peut aller plus loin; et, comme la fraude est encore plus dans l'intention que dans le fait, si l'une des parties avait reçu la nouvelle fausse d'un événement de nature à mettre fin aux risques, et néanmoins souscrivait la police, la convention devrait être annulée, et cette partie pourrait être condamnée, de même que si l'événement eût été véritable. Peu importe que le contractant lésé eût déjà payé en tout ou en partie; il est admis à poursuivre son adversaire, tant que la prescription n'est pas acquise; car l'assuré ou l'assureur, en recevant indûment, commet un nouveau dol, qui ne peut créer une fin de non-recevoir en sa faveur.

784. Lorsque l'assurance a été faite par un commissionnaire, on doit, pour appliquer ces principes, faire une distinction. S'il connaissait l'événement quand il a fait l'assurance, elle est nulle, quand même le commettant l'aurait ignorée; mais, par suite des principes expliqués nos 563 et suivants, la double prime est à la charge du commissionnaire. Si au contraire le commettant seul connaissait l'événement, de nouvelles distinctions sont nécessaires : s'il le connaissait au moment où il a donné l'ordre, l'assurance est nulle, et de plus il doit la double prime; s'il ne l'a connu que depuis l'envoi de ses instructions, et s'il n'a pas écrit pour les révoquer, la fraude sera encore facilement présumée de sa part : s'il a écrit immédiatement pour contremander l'assurance, mais qu'elle ait été faite avant la réception de sa lettre, la convention est valable.

785. L'extrême difficulté de prouver la fraude dans cette matière a fait établir une présomption légale et absolue de nullité de l'assurance, toutes les fois qu'il est possible que, lors de la signature de la police, l'une ou l'autre partie ait été instruite, soit de l'heureuse arrivée, soit de la perte. On

présume cette possibilité, lorsque la distance entre le lieu où la police a été signée et le lieu, soit de l'arrivée du navire ou de la perte, soit du premier port où la nouvelle en a été apportée, n'est pas plus grande que trois quarts de myriamètre (une lieue et demie de poste), par chaque heure écoulée depuis la signature de la police. Ce délai se calcule de moment en moment; c'est pourquoi, lorsque la police indique non-seulement le jour, mais l'heure de sa souscription, il faut compter depuis cette heure, en calculant l'espace de temps écoulé depuis l'événement qui a mis fin aux risques. Par exemple, si un navire parti du Havre le 1er juin à huit heures du matin, avait péri après s'être avancé à la distance de dix-huit myriamètres trois quarts (trente-sept lieues et demie), la police signée le 2 juin avant neuf heures du matin serait valable, et celle qui aurait été souscrite après cette heure serait nulle. Lorsque la police n'énonce pas l'heure, mais seulement la partie du jour, avant ou après midi, on doit présumer qu'elle a été signée à la dernière heure de cette partie du jour, c'est-à-dire à midi, si la police est datée avant midi. Si elle est datée après midi, ou si elle n'indique que le jour, l'heure du coucher du soleil nous semble devoir être préférée à toute autre, parce que l'usage ne consacre pas les heures de la nuit à des signatures de contrats, et que dans le doute c'est l'usage qui doit servir de base à des présomptions. Du reste, la preuve testimoniale que la police a été signée à *telle* heure, lorsqu'elle contient seulement l'indication du jour, ne nous paraît pas admissible; cet acte devant être nécessairement écrit, les parties ont à s'imputer de n'avoir pas été plus exactes dans leurs indications. Il ne s'agit point dans ce cas d'une fraude, qu'il importe de réprimer ou de punir, mais d'une présomption de nullité, qui ne peut naître que de l'acte même qu'elle a pour objet d'infirmer.

Com. 366.

Le moment précis de l'arrivée ne saurait être incertain, puisqu'il est constaté par le rapport que le capitaine est obligé de faire dans les vingt-quatre heures, comme nous l'avons vu n° 648. Le moment de la perte se détermine selon les cir-

constances. Lorsque tout ou partie de l'équipage parvient à se sauver, le rapport ou procès-verbal dressé, ainsi que nous l'avons dit nos 639 et 736, sert de preuve; mais si, tout l'équipage ayant péri, ce moyen de vérification devient impraticable, on ne peut plus compter que depuis l'heure où la nouvelle de la perte est parvenue dans un lieu d'où elle a pu se répandre.

Nap. 1352. Celui à qui on oppose cette présomption n'est pas recevable à offrir la preuve contraire, d'abord par les motifs que nous avons donnés n° 264, et ensuite parce qu'il n'est pas réputé en fraude ni passible de dommages-intérêts, mais seulement que la convention est frappée de nullité, sans qu'on entre dans le secret des consciences. Ce n'est point par voie correctionnelle que l'exception fondée sur la présomption légale, dont nous venons de parler, est jugée : il ne s'agit plus de convaincre un coupable d'escroquerie; les formes et l'objet de ces actions sont tout à fait différents.

Au surplus, les parties ont droit de renoncer à cette pré-
Com. 367. somption; c'est ce qu'on appelle, dans l'usage, assurer sur bonnes ou mauvaises nouvelles. L'assureur et l'assuré sont censés avoir trouvé le prix de leur renonciation, le premier dans une augmentation, le second dans une diminution de prime. Mais, dans ce cas, et nonobstant cette clause, il est toujours permis de faire preuve de la fraude; et cette preuve ne pourrait être repoussée par la considération que la nouvelle n'est pas présumée avoir été connue d'après les calculs de distance dont nous avons parlé. La raison en est simple : dans ce cas, on offre la preuve d'un fait; dans l'autre, il n'est question que de présomption, et nous avons vu, n° 264, que la vérité du fait l'emporte toujours sur les présomptions. Une renonciation, même expresse, à l'emploi de cette preuve serait nulle, comme contraire aux bonnes mœurs. Nous verrons l'application de ces principes dans le chapitre quatrième, en traitant des exceptions de l'assureur.

SECTION III.

De la prime.

786. Nous avons vu, n° 591, qu'il ne pourrait point exister d'assurances sans *prime,* c'est-à-dire sans un prix, que l'assuré paye ou promet à l'assureur, comme équivalent des chances dont ce dernier se charge envers lui. Tout ce qui concerne la stipulation, le payement ou la promesse, ainsi que les choses en quoi elle peut consister, s'applique sans restriction aux assurances maritimes. Ainsi, d'après ce que nous avons dit, Pierre, en faisant assurer par Paul la pacotille avec laquelle il se rend à la Guadeloupe, pourrait s'engager, pour équivalent de cette assurance, à donner pendant *tant* de mois ses soins au rétablissement de l'habitation de l'assureur.

Mais quelques règles sont encore particulières aux assurances maritimes, et c'est ici le lieu de les expliquer. La prime peut être susceptible d'augmentation, soit par sa nature, soit par une clause de la convention, par exemple à *tant* par mois. Elle peut être d'une somme fixe pour *tel* voyage; alors, l'assureur ne peut exiger d'augmentation, quelle que soit d'ailleurs la durée. Mais si à la désignation du voyage on a joint celle d'un temps pour la durée des risques, la prime doit être augmentée en proportion dans le cas où le voyage se prolongerait au delà du temps indiqué, sans toutefois que l'assureur soit tenu de rien restituer si le voyage a une moindre durée. En effet, s'il eût voulu à tout événement se contenter de la prime stipulée, il se serait borné à désigner le voyage; mais en ajoutant une limitation de temps, il a suffisamment exprimé qu'il n'entendait pas que cette prime équivalût à une durée de risques plus longue que *tant* de jours ou de mois : ces deux clauses, n'étant pas contradictoires, doivent être exécutées.

787. On peut aussi convenir qu'en cas de guerre, si la convention est faite pendant la paix, ou en cas de paix, si Com.
la convention est faite pendant la guerre, la prime sera 343.

augmentée ou diminuée; mais cette clause doit être clairement exprimée; on ne pourrait la faire résulter des circonstances ou des inductions tirées, soit de la conduite, soit de la position des parties. Lorsqu'elle a été stipulée, et qu'il ne s'agit que de fixer l'instant où l'effet en doit commencer, on considère comme état de guerre les premières hostilités commises (1), soit contre les vaisseaux ou autres propriétés de l'État, soit contre les navires ou autres propriétés des particuliers, quoiqu'il n'y ait pas eu de manifeste ou déclaration solennelle de guerre. Elle a son effet en tous lieux et au même instant, quelle que soit la situation du lieu où la première hostilité ait commencé, quoiqu'on ne puisse se dissimuler que la nouvelle n'a pu en arriver que successivement et plus ou moins promptement à raison des distances. Si cette règle a des inconvénients, ils sont moindres encore que la multiplicité des procès qu'occasionnerait un principe contraire; mais on ne considérerait pas comme état de guerre l'hostilité désavouée ou réparée par le gouvernement dont est sujet celui qui l'a commise.

Si l'augmentation consiste en une somme fixe, elle est la même, que le navire ait fait la totalité ou seulement une partie du voyage depuis l'événement prévu. Si elle consiste en une somme proportionnelle à raison de *tant* par mois, l'augmentation a lieu depuis l'existence de l'état de guerre. Si le taux de cette augmentation n'a pas été fixé, elle est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et à l'intention des parties. Les mêmes principes s'appliquent à la diminution de prime, pour l'assurance faite pendant la guerre, et suivie de la paix avant la fin du voyage.

788. L'assuré n'est présumé avoir promis la prime que sous la condition qu'il y aurait un risque dont elle est le prix; l'assureur n'est pas censé avoir voulu qu'on lui payât cette prime s'il ne courait aucune chance. Nous avons vu, n° 591, comment ce principe était applicable aux assurances terres-

---

(1) Rej., 28 janvier 1807, D. 7, 1, 132.

tres. Mais, dans les hypothèses que nous avons examinées, nous avons été conduit à reconnaître qu'on ne pourrait admettre l'une des parties à se dégager de son obligation par un acte de sa pure volonté, une fois que le contrat avait été valablement formé. Le commerce maritime admet à ces principes de droit commun une importante exception, dont nous donnerons le développement nos 872 et 873.

789. La prime peut être payée à l'instant même de la convention; mais le plus souvent elle fait l'objet d'une obligation, que l'assuré contracte avec l'assureur, en souscrivant un billet séparé qu'on nomme *billet de prime*. La manière dont ce billet est conçu sert à décider comment on doit y appliquer les règles sur les effets négociables, expliquées nos 343 et suivants, et dans quels cas il peut en résulter une novation, qui ne permette plus, ni à l'assuré d'opposer d'exceptions résultant du contrat d'assurance, ni à l'assureur d'exercer les priviléges et les droits particuliers attachés à la prime. L'assurance maritime n'a point à cet égard de règles différentes de celles que nous avons expliquées nos 347 et suivants.

La prime est due à l'assureur, quel que soit l'événement. Mais souvent les parties, ne stipulant pas un payement comptant ou en billets, conviennent qu'elle sera payable seulement en cas d'heureuse arrivée, et que s'il y a sinistre elle sera compensée avec ce que l'assureur devra payer à l'assuré. Ainsi, dans cette hypothèse, Pierre a assuré en faveur de Paul pour 100,000 francs de marchandises à une prime de 5 pour 100. Paul aurait pu payer ces 5,000 francs de prime comptant, ou faire au profit ou même à l'ordre de Pierre un billet de 5,000 francs payable à *telle* époque dont ils seraient convenus; mais ils peuvent aussi stipuler que Paul payera les 5,000 francs après que la marchandise sera arrivée sans accidents, et que si elle éprouve des accidents, dont Pierre ait à répondre, celui-ci retiendra cette prime de 5,000 francs par compensation, jusqu'à concurrence de ce

dont il sera débiteur envers Paul. C'est ce qui a lieu principalement lorsque les primes sont élevées, et qu'un payement comptant serait trop onéreux pour l'assuré.

790. C'est ici le lieu d'examiner, ainsi que nous l'avons annoncé n° 763, comment l'assuré, qui a promis une prime à l'assureur, peut faire de cette prime l'objet d'une nouvelle assurance. Par exemple, Pierre s'est fait assurer 50,000 francs, valeur d'un chargement qu'il avait sur le navire *la Paix*, à 10 pour 100, c'est-à-dire moyennant une prime de 5,000 fr. Il ne pourrait pas, comme nous le verrons ci-après, se faire garantir ce même chargement par un second assureur, puisqu'il n'en court plus les risques; mais, en cas de sinistre, ne devant recevoir que 50,000 francs, il se trouvera en perte des 5,000 francs de prime qu'il a payés à l'assureur, ou que celui-ci retiendra. Alors cet assuré, qui court le risque de perdre 5,000 francs, peut stipuler avec un second assureur que celui-ci payera ladite somme si le chargement périt, et lui promettre ou lui payer un prix pour ce risque; ce qu'il paye ou promet au second assureur s'appelle *prime de prime*. Il pourrait encore se faire assurer par un troisième la prime de la prime promise par le second contrat, et ainsi à l'infini. Nous allons essayer de rendre cette opération sensible par un exemple. Pierre, s'étant fait assurer par Jacques 50,000 francs à 10 pour 100, a promis une prime de 5,000 francs, pour qu'en cas de perte l'assureur lui paye 50,000 francs. Si cette perte arrive, les 5,000 francs déduits, il ne recevra que 45,000 francs pour des marchandises qui lui en auront coûté 50,000. Pour se garantir contre ce déficit, il traite avec Paul, qui lui assure sa prime de 5,000 francs au taux de 10 pour 100, c'est-à-dire qui se charge de la payer pour lui, si la cargaison périt, moyennant une prime de 500 francs qui lui est promise. Comme néanmoins il a déboursé la prime de 500 francs payable à Paul, il se la fait ensuite garantir par Joseph au même taux de 10 pour 100, c'est-à-dire que moyennant 50 francs celui-ci se charge de rendre à Pierre,

en cas de perte, les 500 francs promis à Paul. Il fait ensuite un accord avec René, qui, pour une prime au même taux, c'est-à-dire moyennant 5 francs, se charge de payer, s'il y a lieu, les 50 francs à Joseph. Il s'adresse enfin à Julien, qui, moyennant 10 pour 100, c'est-à-dire pour 50 centimes, s'oblige à payer, s'il y a lieu, les 5 francs à Joseph. On sent qu'on irait ainsi jusqu'aux plus petites divisions idéales. L'événement sera, ou la perte, ou l'heureuse arrivée des marchandises. S'il y a perte, Jacques devra la réparer suivant les règles que nous donnerons dans la suite de ce titre. Il a reçu ou recevra, soit effectivement, soit par compensation, sur ce qu'il doit payer par perte, la prime promise par Pierre, qui est de 5,000 francs. Mais Pierre la réclamera de Paul, en lui payant la prime de 500 francs, qu'il redemandera ensuite à Joseph, à qui il payera 50 francs seulement; il répétera ensuite ces 50 francs de René, qui, moyennant cinq francs, s'est chargé de les payer; puis il redemandera ces 5 francs à Julien, à qui il payera seulement 50 centimes de prime, et ainsi de suite s'il a fait assurer les autres primes de primes. Ainsi Pierre se trouvera complétement à couvert; et si la perte des marchandises est cause qu'il ne puisse pas faire les bénéfices qu'il espérait de sa spéculation, au moins il n'aura perdu que ses peines personnelles. Si les marchandises arrivent à bon port, il est certain que Pierre payera pour toutes ces primes une somme bien plus considérable que s'il ne les eût point fait assurer. Il payera en effet :

A Jacques.	5,000 fr.	»
A Paul	500	»
A Joseph	50	»
A René	5	»
A Julien.	»	50
TOTAL.	5,555 fr.	50

au lieu de 5,000 francs qu'il eût payés, s'il se fût borné à la première assurance. C'est précisément ce qui justifie cette opération, laquelle paraît au premier coup d'œil opposée à

l'essence du contrat d'assurance; car la prime étant le prix du péril dont l'assureur se charge, et ne se trouvant ni embarquée ni exposée au danger de la navigation, on se demande naturellement comment elle peut elle-même être la matière d'une assurance! Mais cette prime est une mise-hors faite pour l'expédition ; c'est par l'effet des chances maritimes qu'elle sera perdue pour l'assuré; son résultat est de donner plus de valeur aux choses assurées, car si Pierre voulait vendre sa cargaison assurée, il en obtiendrait un prix plus élevé que si elle ne l'était pas. Rien, dans l'opération que nous venons d'exposer, n'est donc contraire aux principes expliqués précédemment.

Une seconde question naît de celle qui vient d'être résolue. L'assuré pourrait-il se faire garantir la prime et la prime des primes par l'assureur principal? Ainsi, dans l'espèce dont nous avons donné un exemple, Pierre pourrait-il stipuler avec Jacques que, si les marchandises périssent, il lui rendra 50,000 francs sans aucune retenue de primes; que si elles arrivent à bon port la prime sera de 5,555 francs 50 centimes, en supposant que toutes ces assurances soient à 10 pour cent, ou toute autre somme, selon le taux dont on conviendrait? Il semble contraire aux principes que celui à qui la prime est due en soit lui-même l'assureur, puisque par là il s'obligerait à restituer ou à ne pas recevoir ce qui lui a été payé ou promis pour équivalent des risques dont il se charge. La prime étant un corrélatif inséparable de ces mêmes risques, il paraîtrait qu'on fait en quelque sorte d'une convention essentiellement intéressée un contrat de pure bienfaisance. Mais la raison de décider est que cette espèce d'assurance renferme plusieurs contrats. Dès que Pierre pouvait faire licitement les conventions isolées que nous avons indiquées ci-dessus avec des personnes étrangères et distinctes, rien ne s'oppose à ce qu'il les fasse avec son assureur. Ces cas où la même personne réunit licitement et sans inconvénient plusieurs qualités distinctes ne sont pas rares dans le commerce; nous en avons vu des exemples n° 570. En général, cette réduplication est

prohibée seulement lorsqu'elle tend à déguiser les contrats pour éluder quelques dispositions des lois : voilà pourquoi nous avons vu, n° 762, que le prêteur à la grosse ne pouvait faire assurer son capital par l'emprunteur. En second lieu le contrat ne change pas de nature : il est bien vrai qu'en cas de perte des choses assurées l'assuré reçoit toute la valeur mise en risque, sans payer de prime, mais aussi, en cas d'heureuse arrivée, il aura à débourser une prime plus forte; c'est donc toujours un vrai contrat aléatoire modifié, dans certaines positions, mais qui ne change pas dans son essence.

Cette assurance de la prime et de la prime des primes ne se présume pas : elle doit être constatée expressément par la convention, dont elle n'est pas une conséquence nécessaire; mais elle s'induit souvent de certains termes usités pour l'exprimer. Par exemple, la stipulation que la prime ne sera payable qu'en cas d'heureuse arrivée a précisément l'effet d'une convention d'assurance de la prime et de la prime des primes. L'assureur promet, s'il y a sinistre, de payer la totalité de la somme assurée sans déduction ni retenue de prime, et en cas d'heureuse arrivée il reçoit une prime plus forte qu'elle ne l'eût été si cette convention n'eût pas eu lieu. Il y a des polices dans lesquelles les assureurs disent aux assurés : *Nous vous permettons de vous faire assurer en entier la prime et la prime de la prime;* l'usage, qu'il faut suivre en matière commerciale, ainsi qu'on l'a vu n° 191, attribue à ces expressions le même effet que si les assureurs avaient dit qu'ils assuraient eux-mêmes la prime et la prime de la prime.

CHAPITRE II.

De la forme du contrat d'assurance maritime.

791. Ce que nous avons dit de l'utilité des contrats d'assurances maritimes, de la nécessité d'en peser chaque clause et de ne s'écarter sous aucun prétexte de leurs termes précis, démontre de quelle importance il est de bien connaître toutes

les dispositions qui les concernent. Les principes généraux, que nous avons développés nos 757 et suivants, donnent lieu à un grand nombre d'applications spéciales, que nous allons essayer de présenter dans les deux sections qui formeront ce chapitre.

La première sera consacrée à expliquer les formes externes; la seconde, les formes internes de la police d'assurance.

SECTION PREMIÈRE.

Des formes externes de la police d'assurance.

Com. 332. **792.** Toute convention d'assurance maritime doit être rédigée par écrit. Elle ne se présumerait pas simplement par les circonstances, même dans les cas où le gouvernement, usant du droit de haute préhension que lui donne l'intérêt public sur les biens des particuliers, deviendrait affréteur d'un navire. Celui qui prétendrait que *telle* personne s'est rendue envers lui assureur de *telles* choses ne pourrait donc être admis à en faire la preuve testimoniale sans un
Nap. 1347. commencement de preuve par écrit. Mais la loi n'exige pas *tel* ou *tel* écrit; il paraît donc naturel de considérer comme suffisante la preuve qui résulterait des livres de celui qui nierait la convention ou de sa correspondance, et à plus forte raison de son aveu, par exemple de la quittance que l'assureur aurait donnée de la prime. Le serment pourrait aussi être déféré par une des parties à l'autre; en un mot, la preuve testimoniale sans commencement de preuve par écrit est la seule interdite, par exception aux règles générales que nous avons fait connaître nos 262 et suivants.

La rédaction des polices d'assurance varie suivant les divers usages des places. Assez ordinairement, il existe des formules imprimées, qui en contiennent les principales clauses; et, quoique plus d'une fois on en ait senti le danger ou les inconvénients, l'utilité qu'elles offrent dans un grand nombre de circonstances en a fait maintenir l'usage. Mais, comme cette rédaction faite à l'avance offre moins ce qui a été positivement convenu que ce qui pourrait l'être vraisem-

blablement, si quelques dispositions écrites y dérogeaient, ou si leur comparaison avec des clauses imprimées donnait lieu à quelques doutes, la préférence serait due aux clauses écrites.

793. Nous avons fait connaître, n° 132, les droits des courtiers d'assurances de négocier et de rédiger ces polices, et les explications, que nous avons données, n° 242, sur la rédaction des actes publics, montrent assez comment le droit de les recevoir appartient aussi, en France, aux notaires, et, dans les pays étrangers, aux chanceliers des consulats. La nature de ces actes, qui constatent des obligations réciproques, semblerait exiger qu'il en restât minute chez les fonctionnaires qui les ont reçus. Néanmoins, ils les délivrent ordinairement en brevet, en se bornant à les inscrire sur leur répertoire et dans un registre spécial, tenu conformément à l'article 69 du titre VI du livre III de l'ordonnance du mois d'août 1681. Ils peuvent être rédigés sous signatures privées; et, d'après ce que nous avons dit n° 245, il ne serait pas indispensable qu'ils fussent en double original. D'abord, lorsque la prime a été payée comptant ou que l'assuré a fourni son billet, cette précaution est inutile, car alors l'obligation devient unilatérale, l'assuré ayant exécuté son engagement, et celui de l'assureur demeurant seul. Mais, lors même que cette prime n'a point été payée, il n'est pas d'usage de rédiger la police en double; elle n'est signée que de l'assureur, ce qui pourrait avoir quelques inconvénients au préjudice de ce dernier, parce que, au cas d'heureuse arrivée, l'assuré n'ayant rien à demander, et même ayant intérêt, s'il est de mauvaise foi, à ne pas payer la prime, pourrait ne point faire paraître la police qu'il a entre les mains : néanmoins, ces inconvénients disparaissent, si l'on considère que les extraits des livres des courtiers servent de titre à l'assureur pour réclamer la prime et en constater le taux; car dans ce cas ils font une foi plus grande que dans les autres matières, ce qui est une dérogation apportée, sans doute dans l'intérêt du commerce maritime, à ce que nous avons dit nos 126 et 247.

Com. 79.

Nap. 1103.

Com. 192.

A la vérité, les parties pouvant traiter directement et sans l'entremise de courtiers, la difficulté subsiste pour ce cas. C'est alors à l'assureur de prendre ses précautions contre la mauvaise foi de l'assuré, soit, comme on l'a vu n° 790, en exigeant la prime comptant ou en billets, soit en faisant rédiger l'acte en double original; mais nous ne pensons pas qu'on dût déclarer l'acte nul par le seul motif qu'il n'aurait pas été fait double, ou que chaque original ne contiendrait pas la mention de cette formalité.

794. La police d'assurance ne doit contenir aucun blanc.
Com. 332. Nous avons vu, n° 242, que cette règle est commune à tous les actes, car c'est au moyen de ces blancs qu'on peut commettre des faux presque impossibles à constater et à punir. Elle doit être datée, non pour sa validité intrinsèque de l'assureur à l'assuré, mais afin que, si plusieurs assurances
Com. 359. couvrent plus que la valeur des choses assurées, on puisse connaître les plus anciennes, qui doivent primer les dernières en date. D'ailleurs, le jour fixe, l'heure même de la signature de la police, servent souvent à régler les cas où il y a lieu à appliquer la présomption dont nous avons parlé n° 785. La police sans date ne pourrait donc être opposée à des tiers, soit pour opérer le ristourne des assurances que les parties prétendraient avoir été postérieurement faites, soit pour établir le privilége de l'assureur; car c'est pour empêcher toute fraude à cet égard que l'énonciation de la date est prescrite; mais, quoique d'abord sans date, si elle en avait acquis une certaine depuis sa confection, elle ferait preuve contre les tiers qui n'auraient qu'un titre postérieur. Les raisons qui font exiger la date de la police semblent commander également l'indication de l'heure précise; mais ici la stricte sévérité des principes a dû s'accommoder aux formes larges et faciles du commerce. Il suffit de dire que si de deux polices faites le même jour l'une portait qu'elle a été signée avant midi, et l'autre ne contenait pas cette énonciation, l'assureur qui aurait souscrit la première mériterait la faveur

de la loi à laquelle il s'est conformé, et devrait en conséquence primer l'autre assureur.

795. Souvent un navire ou un chargement est assuré par plusieurs personnes, non par une obligation commune, qui dans ce cas serait solidaire, conformément à ce que nous avons dit n° 182, mais par des engagements indépendants et Com.
successifs, inscrits sur la même police, les uns à la suite 333.
des autres, quelquefois avec des clauses différentes et pour des sommes séparées.

L'engagement de chaque assureur doit être daté du jour qu'il est souscrit; autrement, les engagements non datés seraient présumés faits le même jour que celui dont la date suit immédiatement. Par exemple, un courtier ou un notaire propose à Pierre d'assurer un chargement, et lui offre d'en signer la police : Pierre assure pour deux mille francs, signe et date le 1er avril; Paul assure ensuite pour *telle* somme, signe et ne date pas; Jean, après lui, assure pour *telle* somme, signe et date le 4 avril : la présomption sera que Paul n'a signé que ce dernier jour. Plusieurs ensuite signent encore sans dater; le notaire ou le courtier, qui ne doit pas, sous peine de faux, donner à la clôture une date autre que celle du jour où il l'a faite réellement, clôt la police le 15 avril; les dernières signatures n'auront que cette date. La preuve testimoniale ne suppléerait ni à l'omission ni à l'insuffisance de l'énonciation de la date, pour obtenir une préférence contraire à ces présomptions.

796. Par la même raison, si un assureur inscrit au dessus de sa signature quelques clauses dérogatoires au contenu du corps de la police, ceux qui signent après lui, même purement et simplement, sans exprimer d'intention contraire, sont censés s'être engagés sous les mêmes modifications. Une fois que la police, négociée par l'entremise d'un courtier ou d'un notaire, a été signée par l'assureur, la convention est irrévocable, conformément à ce que nous avons dit n° 247 : l'assuré ne serait pas plus le maître d'en refuser

l'exécution, sous prétexte qu'il ne l'agrée pas, que l'assureur ne le serait de rayer sa signature avant que la police ait été remise à l'assuré. Le courtier ou le notaire, qui est l'intermédiaire commun, a engagé l'assuré, en acceptant pour lui la police signée par l'assureur, et a rendu l'engagement de ce dernier parfait, comme si l'assuré eût été présent. Mais le contrat pourrait être révoqué ou modifié par le concours des deux volontés, au moyen d'un écrit qu'on nomme *avenant;* et même, sans qu'aucun écrit soit nécessaire, les tribunaux pourraient se décider, d'après la preuve testimoniale et les présomptions, pour déclarer, entre les parties, que le contrat a été résolu de leur commun consentement. Nous verrons aussi, n° 873, que l'assurance peut devenir sans effet par la renonciation de l'assuré à son expédition.

797. Rien ne s'oppose à ce qu'une police d'assurance soit à ordre, c'est-à-dire que l'assureur s'oblige à payer la somme ou la valeur assurée à la personne qui lui présentera cet acte, transmis par la voie d'un endossement; elle pourrait même être au porteur. Il en serait, dans ces deux cas, comme nous l'avons dit relativement au connaissement : le cessionnaire ou porteur devrait pour être payé remplir toutes les obligations résultant, soit des clauses, soit de la nature du contrat; mais des exceptions du chef des porteurs intermédiaires ou de l'assuré primitif ne pourraient lui être opposées; et tout ce que nous avons dit n° 313 s'appliquerait aux polices rédigées dans cette forme. En tous cas, et de quelque manière que la cession soit faite, les effets en sont limités au droit de réclamer en cas de perte.

798. La même police peut, comme on l'a vu n° 795, contenir des assurances sur des objets divers ou de même espèce,
Com. 333. non-seulement à des primes différentes, mais même pour une prime semblable, sans toutefois qu'il en résulte de solidarité entre les divers assureurs, ou sans qu'on puisse conclure quelque communauté d'intérêts entre eux. Mais si le chargeur de plusieurs espèces de marchandises en fait assurer chaque

partie moyennant une prime distincte, quoique par la même personne et la même police, il peut y avoir plus d'incertitude pour savoir s'il en résulte une seule ou plusieurs assurances. Par exemple, Pierre a fait assurer par Paul, dans la même police, vingt mille francs sur du vin, vingt mille francs sur du sucre : il charge la quantité de vin, mais non la quantité de sucre convenue : si les deux assurances n'en forment qu'une seule, elles seront l'une et l'autre réduites, suivant les règles que nous donnerons sur le ristourne; si au contraire les deux assurances sont séparées et indépendantes, quoique souscrites entre les mêmes personnes et dans la même police, le ristourne ne portera que sur l'assurance du sucre. Les termes de l'acte et les circonstances serviraient alors à décider. Nous nous bornerons à faire observer que la réunion de plusieurs assurances dans une même police n'est pas toujours une preuve que l'intention des parties ait été de faire une assurance unique; de même que la diversité des marchandises ou du taux de la prime ne fait pas exclusivement preuve que les parties aient voulu diviser les assurances. C'est dans la suite, à mesure que l'occasion s'en présentera, que nous examinerons les questions qui peuvent naître de ces conventions.

SECTION II.

Des formes internes de la police d'assurance.

799. La police d'assurance doit contenir les divers renseignements et énonciations nécessaires pour qu'on puisse reconnaître ce que les parties ont entendu, et qu'à l'événement l'une ne puisse rester maîtresse et en quelque sorte arbitre du sort de l'autre. Ainsi, indépendamment du nom des contractants, la police doit exprimer : la qualité de propriétaire ou de commissionnaire de celui qui stipule l'assurance; les noms et la désignation du navire et du capitaine; le lieu où Com.
les marchandises ont été ou doivent être chargées; le port 332.
d'où ce navire a dû ou doit partir, et sa destination ; les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger, ceux

dans lesquels il doit entrer; la nature, la valeur ou l'estimation des marchandises et des objets assurés; le temps auquel les risques doivent commencer, et le terme où ils doivent finir; la somme garantie par l'assureur et la prime promise par l'assuré; la soumission des parties à des arbitres en cas de contestation, si elle a été convenue; et généralement toutes les autres conditions arrêtées.

Nous développerons ces différentes énonciations dans la présente section, qui sera divisée en sept paragraphes. Le premier concernera les noms, domiciles et qualités de celui qui assure et de celui qui fait assurer; le second, les noms et désignation du navire et du capitaine; le troisième, les lieux, temps et nature des risques; le quatrième, l'indication des choses assurées; le cinquième, leur valeur; le sixième, les sommes promises par l'assureur et la prime promise par l'assuré; le septième, les autres énonciations nécessaires ou facultatives.

§ Ier.

Des noms, domiciles et qualités des contractants.

800. Nous avons donné, n° 593, des notions sur l'indication des noms des contractants, qui reçoivent sans la moindre difficulté leur application aux assurances maritimes; on a vu même, n° 797, que la nature particulière des opérations, dont ce commerce se compose, a conduit à apporter moins de rigueur que pour les assurances terrestres en ce qui concerne l'énonciation du nom de l'assuré. Ainsi, dans l'assurance d'un navire ou de marchandises, le défaut d'indication du nom de l'assuré n'est pas irrémédiable; et celui qui prouve en être propriétaire a droit de faire valoir la police.

L'acte doit indiquer également la qualité en laquelle agit celui qui fait assurer. On a vu, n° 593, que le propriétaire d'une chose peut seul la faire assurer : ainsi le capitaine d'un navire n'est point, par le fait unique de sa préposition, suffisamment autorisé pour faire assurer ce navire ou les mar-

chandises qu'il conduit. Nous avons vu aussi, nº 621, qu'un copropriétaire n'avait ce droit que pour sa part, et n'était pas réputé représentant des autres copropriétaires pour faire assurer leur portion.

801. Mais, comme il n'est point d'opération ou de convention commerciale qui ne puisse être faite utilement par l'entremise d'un commissionnaire, il est évident que le propriétaire d'un navire ou de marchandises peut employer cette voie intermédiaire pour les faire assurer. Dans ce cas, un pouvoir exprès n'est pas nécessaire. Le porteur d'un connaissement à ordre est suffisamment autorisé à faire assurer les marchandises y désignées, lors même qu'une contre-lettre établirait qu'elles appartiennent à un tiers, ou qu'au lieu d'être translatif de propriété l'ordre n'aurait que le caractère d'une simple procuration; cette procuration serait réputée contenir le droit de faire tout ce que le porteur jugera convenable aux intérêts de celui qu'il représente; et puisqu'il pourrait vendre, il a capacité suffisante pour stipuler une assurance valable.

802. Les rapports entre le commissionnaire et son commettant ou les personnes avec qui il a contracté sont régis par les principes que nous avons fait connaître nºs 563 et suivants. Mais, comme un commissionnaire ne doit point nommer son commettant, il peut arriver que la qualité de celui-ci soit telle qu'elle expose les objets assurés à des périls particuliers. Par exemple, la guerre existant entre la France et l'Angleterre, Pierre, commerçant français, a des marchandises à Cadix, sur lesquelles Jacques, son commissionnaire dans cette ville, fait assurer par Paul une somme quelconque. Les marchandises, qui, si elles étaient la propriété d'un Espagnol sujet d'une nation neutre, ne se trouveraient point exposées à la prise de la part des Anglais, courent ce risque comme propriété française. Dans ce cas, pour concilier ce qu'exige la bonne foi avec l'intérêt du commerce, qui souvent exige qu'un commissionnaire ne fasse point connaître son

commettant, l'assuré doit déclarer qu'il n'agit pas pour son compte personnel, ce qui se fait ordinairement par la formule *pour le compte de qui il appartiendra.* L'assureur, averti alors de la possibilité que les choses assurées appartiennent à un sujet de puissance belligérante, peut faire les questions qu'il juge à propos, et, s'il n'est pas satisfait, refuser d'assurer, ou n'y consentir qu'à une prime plus élevée.

803. Les principes généraux sur le droit qu'on a de faire assurer les choses d'autrui, à la conservation desquelles on a intérêt, s'appliquant aux assurances maritimes, un créancier sur le corps d'un navire ou sur un chargement pourrait les faire assurer, pour exercer ensuite ses droits sur le prix que payera l'assureur ; tel serait entre autres le cas de celui qui a cautionné le payement de la dette d'un navire, ainsi qu'on l'a vu n° 610.

C'est encore sur ce principe qu'est fondée la théorie des réassurances, expliquée n° 593. Cette réassurance, étant un contrat nouveau et distinct entre l'assureur, qui fait assurer par un autre les choses qu'il avait assurées, et celui qui les réassure, est soumise aux règles communes, et notamment à celles que nous avons expliquées, n° 782, sur les présomptions de connaissance de l'événement. Il peut dès lors en résulter une double position, qui n'a rien de contradictoire en soi : savoir, que l'assurance primitive peut être valable, tandis que la réassurance peut être nulle, parce qu'elle aurait été faite à une époque où l'événement de perte ou d'heureuse arrivée pouvait être connu des parties entre lesquelles cette réassurance est intervenue.

§ II.

De l'énonciation des noms du navire et du capitaine.

804. En matière d'assurance maritime, le navire peut être considéré sous deux rapports : comme objet et comme lieu de risques. Nous le considérons ici sous ce second rapport, et nous traiterons du premier n[os] 811 et suivants.

La désignation du navire, dans lequel on a chargé les mar-

chandises qu'on fait assurer, a l'avantage de lever beaucoup de difficultés sur son identité, de rendre faciles les vérifications nécessaires, et de dispenser l'assuré de produire d'autres pièces. Mais si la police n'indiquait pas de navire, on ne pourrait en induire de nullité, parce que l'énonciation du navire, quand il est lieu et non objet du risque, n'est point de l'essence du contrat. Les parties peuvent donc stipuler que l'assuré pourra charger, si bon lui semble, ses marchandises sur un navire autre que le navire indiqué par la police. C'est d'après les règles communes des conventions qu'on jugerait si et comment il aurait abusé de cette faculté, et si, à défaut d'autorisation formelle de charger sur *tel* ou *tel* navire, l'assureur est présumé s'en être rapporté à l'assuré pour le choix.

805. Il y a plus : il est d'usage et permis de faire assurer des sommes sur un chargement, sans en désigner la nature et Com.
sans faire connaître le navire ou le capitaine à qui il est con- 337.
fié. Néanmoins, comme cette espèce d'assurance pourrait faciliter les moyens de substituer des gageures à des conventions sérieuses et légitimes, cette faculté n'est introduite que pour les assurances faites sur chargements dans les Échelles du Levant et les diverses parties du monde autres que l'Europe. Souvent ceux à qui ces chargements sont destinés en ignorent la nature, ainsi que les noms du navire et du capitaine, ce qui, dans la règle commune, les priverait de la faculté de les faire assurer. Il suffit alors que la police énonce la partie du monde où doit s'effectuer le chargement, parce que cette connaissance est de nature à influer sur le calcul des risques. Ainsi, on doit expliquer si le chargement est fait dans le Levant, aux Indes orientales, aux îles françaises du Mexique ou d'Afrique, ou en Amérique; mais il n'est pas nécessaire d'indiquer le lieu particulier, parce que souvent on ignore les négociations que le correspondant peut avoir faites avant d'expédier pour l'Europe, et le lieu précis d'où le navire doit partir pour remplir sa destination. Il semblerait naturel au

moins qu'afin d'éviter qu'un assuré de mauvaise foi n'applique l'assurance à *tel* chargement au lieu de *tel* autre, on désignât dans la police celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, et dont le nom, devant être également désigné dans le connaissement fait au lieu de l'expédition, empêcherait du moins le succès de cette fraude. Cependant, comme il se peut encore que celui qui fait assurer les effets qu'il a dans des pays éloignés ignore à qui ils seront adressés
Com. 337. ou consignés, aussi bien que le port pour lequel le navire est destiné, il est également permis de déroger à cette condition par une clause expresse. Il suffit alors que l'assuré prouve qu'il avait intérêt à la conservation de l'objet assuré, quoique chargé à l'adresse d'autrui. Mais, dans tous les cas, l'assurance ne s'appliquerait qu'à des choses chargées dans le temps indiqué par la police, et ne rétroagirait point sans stipulation expresse sur des objets antérieurement chargés.

806. A plus forte raison, un assuré, en déclarant d'abord sur quel navire le chargement primitif sera fait, peut se réserver le droit de charger intermédiairement sur d'autres navires les effets assurés, sans désigner celui qui pourra être substitué. Ainsi, un commerçant expédie des marchandises de Bordeaux à Madère : il ne trouve aucun navire qui s'y rende directement, mais il s'en présente un qui part pour Cadix; il y place son chargement, qu'il adresse à un correspondant, avec ordre de le faire passer à Madère par la première occasion. Il lui est facile sans doute de désigner le navire destiné pour Cadix, mais il ignore le nom du navire qui fera le transport de Cadix à Madère : il peut donc stipuler qu'à Cadix ses marchandises seront transportées sur un autre navire, sans désignation, lequel deviendra le lieu des risques pour le reste du voyage. Mais il est important de remarquer que ces clauses ne se sous-entendent point, et qu'il ne faudrait pas en tirer des conséquences extrêmes. Ainsi,
Com. lorsque les parties ont désigné un navire, l'assuré, qui se se-
351. rait trompé de nom, ne pourrait prétendre que les risques

sont applicables à des marchandises chargées sur un navire d'un autre nom, et considérer cette différence comme une simple erreur, ou un changement d'autant moins important que les parties auraient pu se dispenser d'indiquer le navire. La différence entre l'un et l'autre cas est facile à saisir. Lorsque les parties n'ont fait aucune désignation, ou lorsqu'elles ont consenti qu'un navire quelconque fût substitué à celui qu'elles avaient indiqué, elles ont usé du droit de déroger expressément à une condition qui est simplement de la nature du contrat, et il suffit que cette dérogation soit exprimée : mais lorsqu'elles ont fait une indication, leur volonté de ne point déroger à la loi a été manifestée, et une seule d'entre elles n'a pu dès lors apporter à l'état des choses un changement, auquel l'autre n'aurait point consenti. Il pourrait arriver aussi, quoique rarement, que l'erreur de désignation fût sans importance : ce serait le cas où les deux parties, ayant connu parfaitement le navire assuré, lui auraient néanmoins, par erreur, donné dans la police une dénomination autre que celle qu'il porte réellement, et sous laquelle il est expédié et fait son voyage.

L'erreur sur la qualité du navire assuré peut avoir plus d'importance. Nous avons vu, n° 599, que, dans l'usage du commerce, la qualification donnée à un navire désigne quelle en est la force ou la capacité : c'est d'après cette qualification que l'assureur calcule ses chances, un navire plus fort résistant plus longtemps aux dangers qu'un plus faible, et quelquefois un plus faible étant mieux approprié à l'espèce de voyage entrepris. Mais cette règle est modifiée encore par le fait que l'assureur aurait vu ou connu le navire : il n'est admis à se plaindre que si la fausse désignation a diminué dans son esprit l'idée du risque dont il se chargeait. Le changement de nom qu'un navire aurait subi, à l'insu des contractants, ne nous semblerait donc pas être par lui-même un motif pour faire rescinder la convention, sous prétexte que le navire est autre que celui qu'on a déclaré dans la police.

807. On peut faire assurer des marchandises chargées dans plusieurs navires dénommés : il est important de s'expliquer assez clairement pour qu'on sache si l'assurance est faite divisément ou conjointement. L'assurance est faite divisément, lorsqu'on déclare que l'on assure vingt mille francs sur les marchandises qu'a l'assuré dans les navires *la Thétis* ET *le Triton*, savoir : quinze mille francs sur le premier, et cinq mille francs sur le second. L'assurance est faite conjointement dans deux cas : 1° si on assure vingt mille francs sur les marchandises de *la Thétis* OU du *Triton;* le premier expédié des deux navires est celui dont les marchandises sont assurées; s'ils partent ensemble, l'assurance s'applique proportionnellement sur ce qui appartient à l'assuré dans les deux navires; 2° si on assure vingt mille francs sur le chargement de *la Thétis* ET du *Triton;* l'assurance porte sur l'un et l'autre chargement également, quoique les deux navires ne partent pas ensemble.

Com. 332. **808.** L'indication du nom du capitaine doit aussi être faite dans la police. On suivrait à ce sujet ce qui vient d'être dit sur l'erreur de dénomination du navire. Dans la règle, l'assuré, qui aurait désigné *tel* capitaine, ne pourrait appliquer l'assurance au chargement sur un navire portant les nom et désignation indiqués, mais qui serait commandé par un autre. Dans l'usage, on ne manque jamais d'ajouter au nom du capitaine les mots *ou autre pour lui*. Cette clause, dont l'effet est qu'avant le départ, et sans le concours de l'assureur, le navire puisse être confié à un capitaine autre que celui qui est expressément désigné dans la police, lève toute difficulté : mais elle ne se suppose pas; il faut qu'elle soit écrite. L'omission du nom du capitaine du navire n'aurait pas d'inconvénients; l'assureur serait présumé avoir laissé à l'assuré le droit de choisir qui bon lui semble, et même de le changer. Cependant, l'assuré devrait apporter dans ce choix tous les soins que la confiance de l'assureur lui commande; il répondrait d'un choix évidemment mauvais ou

imprudent, surtout si l'assureur s'était chargé de la baraterie de patron.

§ III.

Énonciation des lieux, temps et nature des risques.

809. La police doit énoncer le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées; mais ce que nous avons dit, n° 805, modifie singulièrement cette règle. Lors même qu'il n'y a pas lieu à cette exception, le défaut de déclaration n'annulerait point la police, si les autres clauses offraient d'ailleurs le moyen d'y suppléer, et si cette omission n'avait pas servi à tromper l'assureur sur la nature des risques. Com. 332.

La présomption est en général qu'on assure simplement pour le voyage indiqué; c'est dans ce sens que devrait être expliqué le silence des parties. Néanmoins, l'appréciation des circonstances et la preuve de ce que les contractants savaient ou pouvaient savoir auraient une grande influence dans ce cas, comme dans une infinité d'autres. Si l'assurance a eu lieu pour un voyage, il faut encore déclarer pour quel voyage : cette énonciation est d'une grande importance, puisque nous verrons que le voyage indiqué dans la police ne pourrait pas être remplacé par un autre. A cet égard il ne faut pas confondre le voyage convenu avec le voyage entrepris; l'exemple donné n° 775 a dû rendre cette distinction sensible. Il en est de même lorsque l'assurance est faite pour un temps limité : les deux points extrêmes de ce temps forment dans le voyage entrepris les limites du voyage convenu. Par exemple, une assurance est faite pour trois mois sur un navire destiné à une plus longue navigation, et qui, dans le fait, navigue plus longtemps : l'espace de trois mois forme ici le voyage convenu, différent du voyage entrepris par le navire. Ainsi le voyage convenu, lorsqu'il n'est pas la même chose que le voyage entrepris, en est une partie, mais il n'est pas moins entier par lui-même dans les rapports de l'assureur et de l'assuré; il ne forme pas moins un tout, qui peut être lui-même divisé au besoin.

On ne peut présumer de contrat d'assurance, dans lequel on aurait omis tout ensemble et le lieu et le temps du risque; mais si ce cas arrivait, il faudrait examiner les clauses et les circonstances du fait, pour tâcher de connaître l'intention des parties. L'énonciation du lieu où le navire doit se rendre semblerait plus essentielle; car c'est le seul moyen de faire connaître quel est le voyage assuré, et par conséquent de mettre l'assureur à même de vérifier s'il y a eu quelque fin au risque dont il s'est chargé. Cependant lorsqu'une assurance est faite pour un temps limité, comme elle est en quelque sorte indépendante du voyage entrepris par le navire, il est inutile d'indiquer le lieu où il se rend, si ce n'est pour aider à mieux reconnaître son identité, et mettre l'assureur à portée d'apprécier les risques dont il se charge. Il en est de même dans l'assurance faite pour une certaine portion de route.

Com. Les ports ou rades dans lesquels le navire doit entrer,
332. charger ou décharger durant sa navigation, doivent être expressément indiqués : on peut cependant se dispenser de les désigner, en stipulant d'une manière générale la clause de *faire échelle :* c'est ce qu'on fait le plus souvent pour les voyages en caravane, qui ont lieu quand un capitaine se frète pour un port où il décharge tout ou partie de ses marchandises, se frète de nouveau pour un autre port, et ainsi de suite jusqu'à son arrivée au lieu désigné pour le terme du voyage, ou jusqu'à son retour dans le port du départ. Mais la possibilité qu'une telle faculté prolonge outre mesure la durée des risques fait que ces assurances sont ordinairement limitées à un temps déterminé.

810. Nous avons vu, nos 672 et 776, que l'assurance peut avoir lieu pour l'aller ou pour le retour seulement, ou pour
Com. l'un et l'autre, mais séparément, ou enfin pour l'un et l'autre
335. indivisiblement. Ce n'est point ici le lieu d'examiner les effets de ces diverses clauses; nous les ferons connaître dans la suite; il suffit de dire que, faute de conventions spéciales,

l'assurance est présumée faite pour la traversée que le navire est sur le point d'effectuer, c'est-à-dire pour l'aller, s'il quitte le port où il est enregistré, ou pour le retour, s'il y revient; qu'il est toujours sous-entendu que le navire ne fera, depuis la signature de la police, aucun voyage avant celui qui a été désigné dans cet acte; qu'enfin l'assurance pour un temps déterminé s'applique à tous les voyages qui se feront pendant cet espace de temps, et finit au jour convenu, quoique le voyage commencé et indiqué dans la convention ne soit pas terminé. Nous avons donné, nos 770 et suivants, sur ces diverses énonciations, et sur ce qui touche l'espèce et la nature des risques, des détails qui nous dispensent de nouveaux développements.

Il n'est pas indispensable que le navire soit dans le port et n'ait pas encore commencé le voyage, car nous verrons, n° 832, qu'il suffit à l'assuré de justifier qu'au moment des risques qu'il prétend mettre à la charge de l'assureur les choses assurées existaient ou étaient exposées à ces risques : peu importe l'époque à laquelle ce qui en fait la matière aurait été chargé ou complété, à moins que le contrat ne contienne des clauses contraires. Mais cette faculté qu'on a de faire assurer, soit un navire, soit des marchandises qui sont déjà en mer, peut donner lieu à une hypothèse de nature à se présenter souvent. Par police du 1er avril passée à Paris, un assureur assure un navire qu'on lui annonce être déjà parti, et on convient que les risques commenceront pour son compte le 10 avril. Dans le temps de son voyage antérieur au 10 avril, par exemple le 4, le 6, le 8 avril, le navire avait éprouvé des accidents qui le mettaient en danger de perte; il luttait encore contre ces accidents le 10 avril, mais il a péri le 11, le 12, le 13, par une suite manifeste de ces mêmes accidents. L'assureur est-il responsable, ou le contrat doit-il être dissous? On peut dire, en faveur de ce dernier sentiment, qu'il est de la nature du contrat d'assurance que l'objet assuré existe en état de salut au moment où commencent les risques de l'assureur, de manière à présenter une parfaite incertitude

entre la chance de gain et la chance de perte; que tous les événements arrivés à la chose assurée avant le moment fixé pour le commencement des risques sont à la charge de l'assuré; que l'assureur doit seulement réparer les dommages arrivés à cette chose pendant le temps des risques; que dès lors, si la chose assurée avait éprouvé des risques qui l'eussent avariée, endommagée et mise en état évident et presque infaillible de perte, avant le jour fixé pour le commencement des risques, l'assurance doit être annulée. Mais nous croyons qu'on peut répondre que l'assurance est un contrat aléatoire, dans lequel les parties entendent courir des risques plus ou moins étendus, selon qu'il résulte de leur convention expresse ou tacite. Celui qui assure un navire déclaré être en mer, ainsi qu'on le verra n° 823, ne saurait se dissimuler la possibilité que par cette seule situation ce navire ait pu déjà avoir éprouvé quelques accidents. Si l'on démontrait que l'assuré en avait connaissance et qu'il ne les a pas fait connaître, il y aurait réticence, et le contrat serait annulé conformément à ce que nous dirons n° 883. Mais si rien de semblable n'est prouvé, s'il n'est pas reconnu que le navire a quitté le port en mauvais état, l'assureur, faute d'avoir fait des restrictions, serait présumé avoir voulu assurer le navire tel qu'il se trouverait le jour fixé pour le commencement des risques : peu importe si avant ce jour le navire avait éprouvé des avaries qui ont pu préparer sa perte : nonobstant ces avaries il aurait pu se sauver; il suffit qu'en fait il n'ait péri qu'après l'instant fixé pour le commencement des risques. Nous en concluons que l'assureur doit répondre de la perte. Ce que nous disons de l'assurance du navire s'appliquerait à plus forte raison à l'assurance de marchandises sur un navire placé dans l'hypothèse dont il vient d'être parlé. Il ne faut pas en induire que si au lieu de périr le navire arrivait à bon port, mais avec des avaries, l'assureur répondrait de celles qui auraient eu lieu avant le commencement des risques pour son compte; il est facile de saisir la différence entre ce cas et le précédent.

§ IV.

De l'indication des choses assurées.

811. Ce que nous avons dit nos 758 et suivants fait con- Com.
naître la nécessité d'énoncer les choses assurées. Lorsque 332.
l'assurance est faite sur un navire, qui dans ce cas est l'objet et non pas seulement le lieu des risques, il doit être désigné par son nom et sa qualification ; c'est le seul moyen d'en fixer l'identité et de prévenir toutes fraudes. Ce que nous avons dit, n° 804, sur l'erreur de désignation, les circonstances qui s'opposeraient à ce qu'on y eût égard, et sur le changement que le nom aurait reçu, à l'insu des parties qui l'auraient désigné sous le nom qu'il portait précédemment, recevrait ici la même application que dans le cas où le navire est considéré comme lieu et non comme objet des risques.

812. Il est convenable que les marchandises assurées soient désignées d'une manière qui en fasse connaître l'identité, et que, si l'on fait assurer des choses dont la consistance se détermine par le poids, le nombre et la mesure, on déclare ces quantités. Cependant, le vague ou l'omission de ces énonciations n'annulerait pas le contrat ; toutes les fois que d'autres circonstances apprennent ce qu'entendaient les parties, le but est atteint. Par exemple, quand une personne s'est bornée à dire qu'elle fait assurer *telle* somme sur *tel* navire, il peut s'élever sans doute la question de savoir si l'assurance porte sur le corps du navire ou sur les marchandises ; mais si l'assuré, n'ayant aucun intérêt dans le navire, en avait au contraire dans le chargement, il serait évident qu'il n'a voulu faire assurer que les objets chargés. On sent qu'il n'y aurait aucune difficulté si on avait fait assurer *telle* somme sur les facultés de *tel* navire ; pourvu qu'en cas de perte l'assuré prouvât qu'il avait, soit des marchandises, soit même de l'argent pour une valeur égale à la somme assurée, le contrat serait valable.

813. Il faut aussi avoir soin de désigner dans la police les Com.
marchandises sujettes par leur nature à des détériorations 355.

particulières ou à des diminutions, comme les blés ou les sels, et celles qui sont susceptibles de coulage. Il est bien vrai, comme nous l'avons vu n° 773, que l'assureur n'est
Com. 352. pas tenu des déchets, diminutions et pertes ordinaires, qui arrivent par le vice propre de la chose; mais il garantit les accroissements de coulage ou les détériorations semblables occasionnés par des accidents de mer, et sa responsabilité est aussi grande à l'égard des choses susceptibles d'être endommagées ou perdues facilement qu'à l'égard de celles qui par leur nature y sont moins exposées. Or, puisqu'il est de l'essence du contrat qu'il connaisse toute l'étendue des risques dont il se charge, et que ces risques augmentent en raison de ce que l'objet assuré est de sa nature plus sujet qu'un autre à être détérioré ou détruit par des accidents de mer, la justice exige qu'il en soit suffisamment instruit. Ce principe devrait encore être combiné avec ce que nous avons dit, n° 805, qu'on peut faire assurer un chargement dont la nature est inconnue.

814. Les développements donnés nos 161 et 772 font connaître assez que l'assurance sur des marchandises destinées à entrer en France par fraude ou par contrebande serait considérée par les tribunaux français, à quelque nation qu'appartinssent les contractants, comme une convention illicite; mais qu'ils ne verraient pas avec la même défaveur celle qui s'appliquerait à des marchandises destinées à la contrebande en pays étranger. On devrait encore moins considérer comme illicite l'assurance faite par un Français sur des effets appartenant aux sujets d'une nation ennemie, à moins qu'une loi spéciale n'eût interdit cette négociation. Mais il est bien entendu que si une assurance avait été faite sur des objets destinés à être introduits en fraude dans un pays étranger ou appartenant à des sujets de puissances belligérantes, il ne faudrait pas que les risques particuliers résultant de ces circonstances eussent été dissimulés. C'est par suite de ces principes que, si les marchandises de l'assuré

ont été de son consentement chargées sur le tillac, l'assureur doit en être instruit, puisqu'en cas de jet elles ne lui seront pas payées, et que d'ailleurs elles sont plus exposées aux dangers de la navigation. En un mot, toute énonciation fausse Com.
ou erronée, toute réticence, qui, dans l'opinion des juges de la 348.
contestation, tendrait à diminuer l'opinion du risque, ou qui en changerait le sujet, annulerait le contrat, même quand cette différence n'aurait point en résultat définitif influé sur la perte de l'objet assuré, et que l'assuré serait de bonne foi.

§ V.

De la valeur des choses assurées.

815. Nous avons vu, nos 805 et 809, que dans le droit maritime on a accordé aux parties, sous le rapport de la désignation des choses assurées, une latitude, dont on trouve peu d'exemples dans les assurances terrestres. Si l'évaluation n'a pas été fixée dans la police, on la détermine après l'événement, suivant des règles que nous donnerons n° 833. Cependant il est plus sûr et moins embarrassant de le faire dans la police.

816. Dans la valeur du navire se trouvent compris non-seulement, d'après les notions données n° 599, le prix du corps, des agrès, des dépenses de radoub, mais encore, d'après l'usage constant, la valeur des munitions de bouche et de guerre, des avances payées à l'équipage, et généralement tous les frais faits pour la mise-hors relatifs à l'expédition ; et quoiqu'il soit certain qu'à la fin du voyage le navire vaudra moins qu'au départ, l'assureur ne serait pas admis à prétendre une réduction pour le dépérissement naturel que la navigation eût produit, même quand il serait arrivé à bon port. Le fret, qui représente ce dépérissement, est, en sa qualité de fruit, compris dans le navire, et rend d'un côté ce que la navigation enlève de l'autre : c'est par ce motif que nous verrons qu'en cas de délaissement il doit être aban- Com.
donné. 386.

817. A l'égard des marchandises, on doit leur donner une
Com. 339. évaluation égale au prix qu'elles avaient au temps et au lieu de leur chargement, si l'assurance a été faite à ce moment ou dans un temps très-voisin, et quelquefois aussi égale à la valeur qu'elles avaient lors du contrat d'assurance, s'il s'est écoulé entre l'époque de l'achat et celle de l'assurance un temps ou des événements qui supposent que les parties ont entendu s'en rapporter au dernier prix. Ce n'est en effet que jusqu'à concurrence de cette valeur que l'assureur peut être présumé avoir voulu en courir les risques. Mais l'assuré a le
Com. 339. droit d'ajouter au prix d'achat le montant des droits par lui acquittés, des frais faits pour porter les marchandises à bord du navire, des emballages, charriages, droits de commission des expéditeurs, etc., droits de douanes, et même le fret qu'il a payé ou promis de payer à tout événement dans le cas prévu n° 716, puisque ce fret fait partie des impenses des marchandises chargées. En admettant, comme nous le croyons licite, que celui qui fait assurer des marchandises ait aussi le droit de faire assurer le fret qu'il sera obligé de payer pour les transporter, il est évident qu'il peut stipuler cette assurance, ou conjointement avec les marchandises par une addition qu'il fait au prix de revient, ou séparément par une clause et pour une somme distinctes. Il peut en résulter des différences en cas d'avaries, que nous aurons occasion d'examiner dans la suite. Par la même raison, celui qui, ayant expédié des marchandises pour un pays où il n'a pu les vendre, les ferait ramener en France, pourrait leur donner une évaluation composée du prix d'achat et du fret d'aller et de retour. En un mot, l'assuré peut se faire garantir toute mise-hors qu'il a faite pour les choses assurées.

C'est encore à l'aide de ces principes qu'on pourrait résoudre les difficultés qui s'élèvent quelquefois, lorsque les parties ont donné dans le contrat d'assurance une valeur aux choses assurées supérieure à celle du cours au moment de la convention. Il arrive souvent, surtout dans le commerce pour des mers très-éloignées, qu'une expédition d'aller est sans profit

ou même très-onéreuse, et que l'assuré fait des dépenses pour se rendre dans les lieux où il achète ses retours. S'il paraît que l'excès d'évaluation donnée aux marchandises, comparativement au vrai prix d'achat, résulte de ces dépenses extraordinaires, nous ne voyons aucun motif pour lui refuser le droit de les considérer comme partie de son achat.

818. Quand les marchandises ont été achetées en pays étrangers en monnaies autres que celles qui ont un cours légal en France, on doit réduire cette valeur à celle de la monnaie du lieu dans lequel on traite, ou dans lequel on est convenu que le prix d'assurance sera payé, d'après le cours à l'époque de la signature du contrat, si les marchandises existaient alors. Si l'assurance est faite sur des marchandises qui ne sont point encore achetées, et qui doivent l'être avec le prix de celles qu'on expédie, on prend pour base la valeur des achats et celle de la monnaie au jour qu'ils ont eu lieu.

819. Il peut se faire que la personne qui fait assurer des marchandises les ait obtenues par échange dans un lieu où la monnaie est inconnue. A défaut de mesure qui ferait connaître la proportion de valeur que les effets ont les uns à l'égard des autres, on ne peut se déterminer que par les éléments fournis par le troc lui-même; et l'on est forcé d'estimer les marchandises de retour sur le prix de celles d'entrée, auquel on joint tout ce qu'il en a coûté pour les transporter au lieu où elles ont été données en échange. Mais si, au lieu d'un échange proprement dit, il y a eu plutôt réellement double vente, par exemple si à la côte de Guinée on vend une certaine quantité de marchandises évaluées mille coris, et si on achète au même prix une certaine quantité de poudre d'or, il faut réduire en argent de France la monnaie africaine qui a fait la mesure de l'une et de l'autre opération, pour déterminer ce que valait la poudre d'or assurée; peu importe que l'assuré prétende que ses marchandises valant 3,000 fr. au départ, la poudre qu'il s'est procurée lui représente la même somme augmentée des frais de transport et des autres

Com. 340.

accessoires : l'objet qu'il a fait assurer est une certaine quantité de poudre d'or achetée mille coris, somme qui n'équivalait peut-être qu'à 1,500 fr., et par conséquent l'assurance n'a pas dû l'excéder.

820. La valeur du navire est ordinairement fixée par la police ; celle des marchandises peut l'être de la même manière, comme on l'a vu n° 817. Cette précaution donne à l'assuré l'avantage de n'être pas obligé, lorsqu'il aura une action à former contre l'assureur, de provoquer une estimation des choses assurées ; mais elle n'ôte pas à l'assureur le droit de la réclamer, conformément à ce qui sera dit n°s 876 et suivants. Quant à l'assuré, on sent qu'il ne serait jamais recevable à prétendre que les objets valaient plus que le prix pour lequel il les a fait assurer. Il est juste qu'il supporte la peine de son inadvertance. S'il n'y a pas une fin de non-recevoir aussi absolue contre l'assureur, c'est qu'il n'a pas présidé à l'estimation, et qu'il n'a pas eu comme l'assuré les moyens de ne pas se tromper.

§ VI.

De l'énonciation de la somme assurée et de la prime.

821. L'énonciation dans la police de la somme assurée n'est pas indispensable, et même lorsqu'elle a été faite expressément ou implicitement, ce n'est pas toujours la base d'après laquelle on doit juger selon l'événement la somme que l'assureur sera tenu de payer à l'assuré. Les choses assurées peuvent en effet éprouver des accidents, qui leur causent une simple détérioration et non une perte absolue. Nous verrons, au chapitre suivant, combien cette distinction est importante. Nous aurons aussi à examiner, n° 862, l'importante question de savoir si, lorsque l'assureur a pris la précaution de déterminer dans la police la somme pour laquelle il s'obligeait, il peut, par l'effet du concours de divers accidents qui se succéderaient et s'accumuleraient, être tenu de payer quelque chose au delà de cette somme. En ce qui concerne l'énoncia-

tion de la prime promise par l'assuré, nous ne pouvons que renvoyer à ce qui a été dit n° 786.

§ VII.

De diverses autres énonciations nécessaires ou facultatives.

822. Indépendamment des énonciations dont nous venons de parler, les parties sont, comme on l'a déjà vu, libres d'ajouter tout ce qui n'aurait rien de contraire aux lois ou à l'essence de la convention d'assurance, surtout ce qui pourrait servir à instruire l'assureur de l'espèce et de l'étendue des obligations qu'il contracte. Ainsi on doit lui faire connaître : si le navire est parti ou s'il est encore dans le port, le fait qu'il est déjà en mer annonçant à l'assureur, comme on l'a vu n° 810, la possibilité qu'il ait éprouvé des accidents, qui sans doute ne seraient pas à sa charge s'ils étaient antérieurs à l'époque fixée pour le commencement des risques, mais qui pourraient mettre ce navire en état de moins résister à d'autres accidents survenus depuis cette époque; s'il est vide ou plein, car dans ce dernier cas le sort de l'assureur est plus ou moins favorable, si par l'événement le navire devait lui être délaissé, à cause du fret qui en est l'accessoire, et parce que d'ailleurs, dans l'un ou l'autre cas, la situation de ce navire n'est pas la même. Nous avons indiqué, n° 597, quel était l'objet de la course, et il est facile de présumer les dangers particuliers auxquels est exposé un navire ainsi expédié, qui, loin d'éviter les attaques de l'ennemi, doit les provoquer. On doit donc énoncer cette circonstance; quelquefois même on indique aussi le nombre d'hommes et de canons dont le navire est armé, ce qui n'est pas indispensable; mais si l'assuré trompait à cet égard l'assureur, celui-ci pourrait en exciper suivant les circonstances.

823. Nous avons parlé, n° 639, des voyages sous escorte; les parties peuvent en faire une condition du contrat. Elle est censée exister par cela seul que l'assuré a déclaré que le navire voyageait ainsi; mais si rien n'a été exprimé à cet égard, l'assureur est responsable des événements que cette précau-

tion eût pu éviter. L'escorte annoncée est, à moins de convention ou de déclaration contraire, présumée être de la nation à laquelle appartient le navire désigné dans le contrat. L'engagement serait violé si un navire français, qu'on aurait déclaré escorté, sans autre désignation, naviguait sous la protection de navires étrangers, et l'assuré en supporterait les suites. Nous aurons occasion, en traitant des exceptions de l'assureur et du ristourne, de donner des règles sur l'importance de ces énonciations et sur l'effet des erreurs ou des dissimulations dans ce cas.

CHAPITRE III.

Des actions de l'assuré contre l'assureur.

824. L'assuré étant le véritable demandeur, il importe de connaître la nature et l'espèce des actions qu'il peut intenter : ce sera l'objet de ce chapitre, que nous diviserons en cinq sections. Dans la première nous verrons par qui et contre qui peuvent être intentées les actions de l'assuré ; dans la seconde, quand il y a lieu de les former ; dans la troisième, comment la demande doit être justifiée ; dans la quatrième, quelles actions l'assuré peut intenter ; dans la cinquième, comment l'assuré peut exiger son payement.

SECTION PREMIÈRE.

Par qui et contre qui les actions doivent être intentées.

825. Les principes généraux exposés nos 594 et suivants ne peuvent éprouver de modifications dans les assurances maritimes, parce qu'ils sont déduits de la nature du contrat. Ainsi, il ne peut y avoir de difficulté lorsque le nom de l'assuré est désigné dans la police. C'est à lui qu'appartient le droit de demander ; et s'il a cédé ses actions, ce droit passe au cessionnaire. Cette cession peut être directe et explicite, comme dans le cas où un créancier vend sa créance ; elle peut être indirecte et implicite, comme lorsque la chose assurée ayant été vendue par celui qui l'avait fait assurer, l'acheteur acquiert accessoirement, et sans qu'une clause

expresse ait été nécessaire, le droit à l'assurance dont elle était l'objet. En général, l'assureur n'est point admis à élever la question de propriété, lorsqu'il est poursuivi par celui qui est dénommé dans la police ou qui est devenu propriétaire par une négociation légitime, et que cette police est d'ailleurs conforme au connaissement dont la même personne est aussi légitime porteur. S'il exige une vérification, il faut qu'il justifie y avoir quelque intérêt, par exemple en alléguant que le *pour-compte* a été simulé, de manière que cette simulation lui fournit de légitimes exceptions de fraude ou de réticence, suivant les règles qui seront expliquées dans les chapitres suivants; ou bien en établissant qu'un *tel* est le véritable assuré, dont le demandeur n'est que le fondé de pouvoir, s'il prétend qu'il a quelque exception personnelle, quelque compensation ou autre mode d'extinction de la dette, à opposer à l'assuré véritable. En effet, il pourrait y avoir beaucoup d'inconvénients à accorder indistinctement à l'assureur une exception, qu'il ne manquerait jamais de faire valoir, et dont le jugement retarderait le payement.

826. L'action peut aussi être intentée par le commissionnaire qui a stipulé l'assurance : c'est la conséquence des principes sur la commission, expliqués nos 563 et suivants. Mais comme il ne faut pas qu'un droit légitime en lui-même serve à couvrir ou à faciliter des fraudes, l'assureur a le droit d'exiger que le commissionnaire qui le poursuit nomme son commettant, pour s'assurer si réellement il y a eu des choses assurées dans l'intérêt de celui à qui elles appartiennent. Sans cela, sous prétexte qu'on est commissionnaire, on pourrait faire des assurances qui ne seraient dans la réalité que des gageures. Voilà pourquoi nous avons annoncé que les principes généraux sur le contrat de commission étaient modifiés en ce qui concerne les assurances maritimes. Suivant la règle qui régit les opérations commerciales, le commissionnaire est en droit de cacher, dans toutes les phases d'une négocia-

tion, le nom de son commettant. Les personnes qui ont traité avec lui, ayant sa garantie personnelle, ne peuvent exiger rien de plus; mais, en ce qui concerne les assurances maritimes, la nécessité d'obvier à la fraude que nous venons de signaler a dicté une importante exception. L'assureur, dès que le commissionnaire lui a fait connaître le sinistre, a droit d'exiger de lui qu'il nomme son commettant. Dès qu'il a rempli cette obligation, il n'est plus ultérieurement considéré comme assuré : cette qualité et les droits contre l'assureur qui en résultent passent au commettant, qui est maître de les exercer lui-même. S'il en laisse ou en confie le soin au commissionnaire qui avait stipulé l'assurance, celui-ci n'agira point en son propre nom, mais bien au nom de l'assuré; les parties ne sont plus dans la même position qu'au temps de la formation de la police. Alors l'intérêt de l'assuré et la nécessité du secret constituaient le commissionnaire seul et véritable assuré; l'assureur n'en connaissait et n'en pouvait connaître d'autres; par conséquent il restait tenu directement du payement de la prime si elle était encore due, de répondre à toutes les discussions que l'assureur élèverait sur les bases de l'assurance, la réalité du risque, l'intérêt assurable, en un mot sur toutes les obligations pour lesquelles l'assureur, dans l'ignorance où il était du nom de l'assuré véritable, devait nécessairement le considérer comme seul assuré. Mais lorsque, par suite de la déclaration du nom du commettant, celui-ci a été mis en présence de l'assureur, contre qui il peut agir directement, sans qu'il y ait intérêt à ce que son nom soit ignoré; s'il veut donner un mandat au commissionnaire, dont la qualité primitive se trouve effacée, et le charger des suites de l'affaire, ce n'est plus en son nom propre que celui-ci agira, mais comme simple mandataire. On rentre dans le cas des principes expliqués; ce mandataire ne s'obligera point personnellement à ce qu'il fera dans sa nouvelle position, et si par exemple il recevait de l'assureur un payement, qui, par des causes étrangères à la formation de la police d'assurance, donnerait lieu à la

répétition de l'indû, ce ne serait pas lui qui serait tenu de le restituer (1).

826 *bis*. Nous avons vu, nº 594, que le véritable propriétaire d'une chose qu'un tiers a fait assurer est fondé à réclamer le bénéfice de l'assurance en justifiant de sa propriété, et à agir contre l'assureur tant que celui-ci n'a pas satisfait la personne avec qui il a contracté. Du reste, ce que nous avons dit, nº 800, suffit pour établir que le capitaine n'a pas, en sa seule qualité et sans autre pouvoir, le droit d'intenter les actions résultant de l'assurance du navire ou de la cargaison dont la conduite lui a été confiée.

827. Des choses assurées peuvent appartenir en commun à plusieurs personnes, ou chacune y peut avoir sa portion particulière et distincte. Dans ce second cas, c'est comme s'il y avait autant de polices que d'assurés; chacun, en droit-soi, poursuit l'assureur, sans examiner les droits des autres. Dans le premier cas, l'action est commune, et pour son exercice on suit les règles des sociétés, dont nous parlerons dans la cinquième partie. Il pourrait même arriver que, sans avoir été communes dans l'origine et au moment du contrat, des choses assurées le devinssent par l'effet de quelque accident qui les confondrait. Le principe de droit civil qui servirait à Nap.
régler le partage serait également suivi pour déterminer la 573.
portion de la somme promise par l'assureur.

S'il y a plusieurs assureurs pour une même chose, il faut distinguer s'ils ont assuré ensemble ou distinctement. Au premier cas, l'assurance qu'ils ont donnée est un engagement commun : à moins de convention contraire ou de circonstances bien précises, elle est solidaire entre les assureurs, et l'on suit les règles générales du droit sur les actions à in- Nap.
tenter contre des obligés solidaires ou des associés. Si les as- 1200.
surances sont distinctes, chacun des assureurs doit être poursuivi séparément, car c'est comme s'il y avait eu autant de

(1) Rej., 12 mars 1844, D. 44, 1, 237. Rej., 8 mai 1844, D. 44, 1, 238.

polices séparées : chacun paye, selon les cas, la totalité de la somme qu'il a assurée, ou contribue proportionnellement à cette somme dans les indemnités que réclame l'assuré.

SECTION II.

Quand l'assuré peut agir contre l'assureur.

828. C'est en général à l'événement, qui d'après la convention met fin aux risques, que l'assuré peut former sa demande. Ce terme des risques peut arriver, ou par l'accomplissement du voyage convenu, ou par des accidents de force majeure qui opèrent sa rupture. On conçoit en effet qu'un navire assuré pour six mois, ou pour un voyage de Bordeaux à la Martinique, ou pour *telle* portion de ce voyage, puisse éprouver des accidents qui occasionnent des déboursés, des pertes de nature à être supportées par les assureurs, sans que pour cela il soit empêché de terminer sa navigation. On conçoit aussi que dans les mêmes cas un naufrage, la prise, ou tout accident de cette nature, terminent forcément le voyage.

Les accidents qui donnent droit à l'assuré d'agir contre l'assureur avant l'époque déterminée par la convention pour la cessation des risques sont tous ceux qui causent aux choses assurées une perte absolue ou presque absolue, ou qui, laissant sur leur existence une incertitude complète, ne permettent plus qu'on suppose une continuation de risques, et opèrent ce qu'on appelle génériquement une rupture forcée du voyage commencé; nous avons vu, n° 770, qu'on désignait ces accidents par le nom de *sinistre majeur;* les autres, qu'on nomme simplement *avaries,* n'empêchant pas la continuation du voyage et des risques jusqu'au terme convenu, ne sont pour l'assuré que des créances, qu'il peut répéter seulement à l'instant où la cessation de tous risques opère l'ouverture de son droit.

Nous avons fait connaître, n° 594, les cas dans lesquels l'assuré pourrait former une demande contre l'assureur sans attendre l'événement prévu. Il est donc inutile d'en parler ici.

Les règles que nous avons données sont de nature à s'appliquer à toute espèce d'assurance.

SECTION III.

Comment l'assuré doit justifier sa demande.

829. Les principes généraux exposés nos 769 et suivants ont pour conséquence nécessaire que le demandeur, après avoir établi sa qualité, prouve quatre choses : 1° que l'événement ou l'un des événements prévus par la police sont arrivés; 2° que les choses atteintes par ces événements existaient au moment de l'accident; 3° que ces choses avaient une valeur égale au moins à la somme pour laquelle elles ont été assurées; 4° qu'elles étaient sa propriété, ou qu'il a eu intérêt à leur conservation, ou enfin qu'il est devenu cessionnaire des droits de celui à qui ces choses appartenaient. Mais comme nous nous sommes suffisamment expliqué sous ce dernier rapport, nos 825 et suivants, nous traiterons seulement des trois autres preuves dans les trois paragraphes de cette section.

§ Ier.

De la preuve des accidents

830. La nature des accidents apporte quelque différence dans la manière d'en faire la justification.

Les tempêtes, naufrages, échouements, n'ont quelquefois d'autres témoins que le ciel et la mer. La distance des lieux, la nature des événements, l'ignorance des formalités légales usitées dans les pays où ces accidents ont jeté l'équipage, l'impossibilité où l'on est souvent de les remplir, les circonstances qui varient autant que les accidents, tout semble commander de n'être pas trop exigeant. Le rapport du capitaine, dont nous avons indiqué les formes n° 648, est souvent le plus sûr moyen de constater les événements, et nous avons vu, n° 643, que le naufrage lui-même n'en dispensait pas; de simples déclarations de ce capitaine, des gens de l'équipage ou des passagers, seraient donc insuffisantes. Le juge les interroge séparément ou collectivement, selon qu'il

croit que l'un ou l'autre mode lui donne plus de moyens pour connaître la vérité ; il leur fait détailler toutes les circonstances de l'événement, et par là il parvient plus facilement à s'assurer de sa réalité, et surtout de la cause qui l'a produit; tandis que des certificats isolés sont souvent obtenus par séduction ou accordés par faiblesse. La règle qui veut qu'en matière civile les témoins ne soient entendus qu'après une litispendance n'est pas suivie dans ce cas. Le rapport et sa vérification ne sont pas, à proprement parler, une enquête entre des parties dissidentes sur des faits; c'est un récit d'événements, dont le souvenir ou les traces peuvent s'effacer ou périr, et que l'on consigne pour servir à qui de droit; par ce motif, les parties intéressées ne sont point intimées pour être présentes. Quelquefois même il faut que le rapport soit appuyé de pièces justificatives, par exemple de procès-verbaux dressés dans le temps et le lieu de l'événement, ou de l'autorisation du juge, lorsqu'elle est requise, suivant ce qui a été expliqué dans les titres II et IV.

Le rapport, qui fait foi contre l'assuré, sans qu'il puisse alléguer d'autres accidents que ceux qu'a déclarés le capitaine, peut être contesté par l'assureur; mais, tant qu'il n'a pas formellement été attaqué, il fait foi également contre cet assureur relativement au fait matériel. Ainsi, lorsqu'un navire a péri par un incendie, le rapport fait foi contre l'assureur, tant qu'il ne prouve pas que le navire n'a pas péri, ou a péri par un autre accident dont il ne serait pas responsable. Mais, tout en s'en tenant au rapport sur ce point, l'assureur pourrait, comme nous l'avons dit n[os] 771 et 773, en discuter les diverses énonciations, essayer d'en induire, par exemple, que l'incendie n'a pas été purement fortuit et de force majeure, comme l'allègue le capitaine, que le rapprochement des diverses circonstances énoncées au rapport et dans l'interrogatoire des gens de l'équipage démontre qu'il faut l'attribuer au fait ou à la faute de ce capitaine ou des personnes dont il est responsable. Ce serait aux juges à faire l'appréciation du tout.

On ne pourrait toutefois déclarer non recevable un assuré qui ne justifierait pas de la perte par un rapport régulier, ou dont le capitaine n'aurait pas tenu un livre de bord en règle (1). En général, le rapport est le moyen le plus facile et le plus sûr de prouver l'événement; mais son absence n'est pas un motif pour refuser à l'assuré la faculté d'établir par tout autre moyen un fait, qui ne peut pas changer de nature, par cela seul qu'il n'aurait pas été déclaré dans *telle* ou *telle* forme. En un mot, la perte n'a besoin que d'être constatée d'une manière suffisante pour convaincre tout homme raisonnable, et la notoriété publique peut elle-même être quelquefois invoquée. Il suffit que le juge ait une certitude morale, et que par les circonstances il soit convaincu de la vérité du fait; car, en matière d'assurance, la nécessité oblige de se contenter des preuves qu'il est possible d'avoir, et l'on en admet qu'on rejetterait en toute autre matière. Par exemple, le payement fait par le plus grand nombre des assureurs d'un même navire serait une considération capable de déterminer plus aisément les juges contre ceux qui refuseraient de croire à la vérité de l'accident. Néanmoins, il faut toujours une preuve quelconque : ainsi, le pacte que l'assureur s'en tiendra à l'affirmation de l'assuré sur le fait de l'accident serait illicite, car nul ne peut être témoin et surtout seul témoin dans sa propre cause, quoiqu'on puisse cependant, au cours de l'instance, lui déférer le serment. Mais le pacte qu'on s'en tiendra à l'attestation du capitaine serait valable, sauf à l'assuré à faire une preuve contraire au récit de ce dernier.

851. Ce qui vient d'être dit est particulièrement applicable au naufrage, à l'échouement, à la perte du navire par le feu, l'abordage, aux changements forcés de route, de voyage ou de navire, occasionnés par l'un de ces accidents. S'ils l'avaient été par déclaration de guerre, représailles, etc., les renseignements officiels serviraient à lever toute incertitude. La

(1) Cass., 1er septembre 1813, D. 13, 1, 510.

prise, le pillage, l'arrêt de prince, peuvent en outre être prouvés par la correspondance du capitaine et des principaux de l'équipage. Les pertes par jet, les sommes dues ou payées pour contribution, sont constatées par les procès-verbaux dont nous avons parlé nos 736 et suivants. Les autres pertes et détériorations se justifient par les moyens que la nature des choses indique aisément.

C'est, comme nous l'avons déjà dit, à la prudence des juges qu'est abandonné le soin d'apprécier les exceptions proposées par l'assureur, et c'est encore à eux qu'il appartient de décider, d'après les circonstances et le caractère de ces allégations, s'il est convenable de lui accorder le délai qu'il demanderait pour en faire la preuve, même quand il offrirait de payer sous caution, ou s'il y a lieu d'ordonner qu'il soit tenu de plaider immédiatement (1).

§ II.

Preuve de l'existence des choses au moment de l'accident.

832. L'objet de l'assurance étant, comme on l'a vu n° 594, de réparer une perte réelle, l'assuré doit prouver qu'au moment des événements, dont il a établi la preuve par les moyens que nous venons d'indiquer, les choses assurées existaient; c'est ce que, dans l'usage, on appelle preuve du chargé. Il ne faut pas perdre de vue les principes que nous avons déjà donnés à cet égard nos 809 et suivants. Quelquefois la police constate que ce fait a été reconnu par l'assureur. Il est clair que cette énonciation produit une présomption, qui dispense l'assuré de nouvelles preuves, sauf à l'assureur à établir qu'il a été trompé par l'allégation de l'assuré, à laquelle il a trop légèrement ajouté foi; que celui-ci n'a rien chargé, ou n'a pas chargé tout ce qu'il avait déclaré, ou que les choses réellement chargées au moment où le contrat a été fait ont été mises hors de risques avant l'événement allégué, de manière à n'avoir pu être atteintes par cet événement. Nous en parlerons en traitant des exceptions de l'assureur, n° 865. L'effet

(1) Rej., 24 novembre 1845. D. 46, 1, 123.

de la clause de dispense de justifier du chargé ne serait que de changer, quant à la justification, la position des parties, et d'affranchir l'assuré d'une preuve préalable, que la nature du contrat d'assurance lui impose. Mais la clause que l'assuré sera dispensé de prouver le chargé à la réquisition de l'assureur serait réputée non écrite, comme tendant à faire dégénérer le contrat en gageure. Cette dispense de justifier du chargé, ayant l'effet d'intervertir les rôles qui résultent de la nature du contrat, doit être expresse; on ne peut même se dissimuler qu'elle a quelque chose de suspect; car presque toujours la position respective de l'assuré et de l'assureur ne permet pas que celui-ci puisse vérifier la réalité du chargement, de manière à dispenser sérieusement et en connaissance de cause l'assuré d'en faire la preuve. Cela a lieu, à bien plus forte raison, lorsque, dans les cas prévus nos 805 et 809, l'assurance est faite sur des choses qui ne sont point encore chargées, mais qui doivent l'être, ou dont on ignore l'espèce, le lieu et le mode de chargement. Chaque fois donc qu'une dispense de prouver le chargé n'a pas été stipulée d'une manière expresse, la règle est que l'assuré joigne à la preuve des accidents qu'il prétend être survenus celle du chargement qu'il a dû faire.

La preuve de l'existence des marchandises se fait par le connaissement. On a vu, n° 723, comment cet acte devait être rédigé et signé; s'il n'était pas revêtu de ces formes, l'assureur ne nous semblerait pas fondé à soutenir que de plein droit l'assuré est non recevable, faute de preuves. Il appartient aux juges d'apprécier la régularité et la force probante du connaissement (1); et comme le plus souvent cet acte contient la clause *que dit être*, dont nous avons vu, n° 728, que l'effet est de laisser quelque incertitude sur la véritable consistance des choses assurées, les assureurs auraient droit de requérir l'exhibition des factures et autres pièces propres à

(1) Rej., 15 février 1826, D. 26, 1, 137. Rej., 25 mars 1835, D. 35, 1, 250.

constater les quantité, qualité et espèces des choses assurées.

Cette preuve peut aussi être faite par d'autres pièces que le connaissement, telles que les expéditions des douanes, la correspondance du commissionnaire ou de ceux qui ont présidé au chargement, les attestations de l'équipage, etc. (1),
Com. 283. avec cette différence toutefois que le connaissement suffit pour prouver le chargement jusqu'à preuve contraire, sauf dans le cas prévu n° 724, au lieu que chacune des autres pièces prise séparément ne suffirait pas, et que les juges devraient dans leur conscience apprécier les résultats de ces divers documents. Néanmoins, il faut coordonner le principe qui exige une preuve, et qui place au plus haut degré de faveur les connaissements, avec les usages et les circonstances. Il peut exister des pays où les capitaines ne soient pas habitués à donner des connaissements, où il n'y ait aucun moyen d'avoir des preuves légales qui y suppléent : les assureurs ont couru les chances de ces preuves imparfaites, et ne seraient pas fondés à invoquer la rigueur du droit contre les assurés; c'est aux tribunaux à apprécier les preuves fournies par ceux-ci. De même, il est d'usage que les chargeurs de pacotilles, qui les confient souvent à des capitaines sans exiger un connaissement, stipulent dans la police qu'ils prouveront le chargé par toutes sortes d'écritures.

L'assureur peut au reste contester la vérité du connaissement ou autres documents, puisqu'il n'a point participé à leur confection; et les tribunaux peuvent se décider, comme dans tous autres cas où des actes sont argués de fraude ou de supposition, par des présomptions du genre de celles que nous avons fait connaître n° 264. Le connaissement lui-même, quoique rédigé par le capitaine, qui peut inspirer plus de confiance qu'une simple attestation, n'est qu'un écrit privé, et ne fait foi que jusqu'à preuve contraire. A l'égard de l'assuré, quand même le connaissement aurait été rédigé

---

(1) Rej., 10 décembre 1849, D. 50, 1, 76.

par son commissionnaire, il n'est pas admis à en contester l'exactitude.

La crainte de fraude ou de collusion ayant fait prendre, en ce qui concerne les chargements faits par le capitaine ou par des gens de l'équipage, des précautions que nous avons expliquées n° 724, il est évident que les connaissements produits par ces personnes ne peuvent faire foi, dans leur intérêt, contre leurs assureurs, que s'ils sont revêtus des formalités que nous avons indiquées (1). Mais dès que l'assuré a fait la preuve du chargé, la présomption naturelle est que les choses étaient existantes au moment où est arrivé l'accident dont la réparation est demandée, sauf à l'assureur à prouver le contraire. La preuve qu'au moment du sinistre le navire existait, si c'est le navire qui a été assuré, se fait par les différentes pièces propres à en attester le départ, suivant les règles que nous avons données n° 633.

§ III.

Preuve de la valeur des choses atteintes par l'accident.

833. A défaut d'évaluation faite dans la police, conformément à ce qui a été dit n° 820, la valeur des marchandises assurées est constatée, soit par les factures, soit par les livres Com.
de l'acheteur ou du vendeur ; car le connaissement, qui constate 339.
le fait et la consistance du chargement, n'a pas pour objet d'en justifier la valeur. Si ces moyens manquent, on a recours à l'estimation, suivant les règles que nous avons données n°s 817 et suivants ; elle est aux frais de l'assuré, qui doit prouver ce qu'il avance, puisqu'il n'a pas pris la précaution de faire insérer une évaluation dans la police. Quant au navire, les pièces qui en constatent l'achat, ainsi que les dépenses de l'armateur connues sous le nom de *mise-hors*, et l'état constaté par les procès-verbaux de visite, servent à déterminer sa valeur, conformément à l'article 10 de la déclaration du 17 août 1779. En ce qui touche les dépenses faites en route et assurées, comme il a été dit n° 767, elles doivent

(1) Rej., 7 juillet 1829, D. 29, 1, 292.

être prouvées par mémoires, factures et états visés par les autorités des lieux où la dépense a été faite; et dans les cas où quelque circonstance extraordinaire n'aurait pas permis de se procurer ces preuves, on y suppléerait par les moyens que les juges apprécieraient dans leur sagesse. Nous ne croyons pas nécessaire de répéter ce qui a été dit nos 815 et suivants. Il suffit de faire observer que lorsque l'existence et la valeur des choses assurées ont été prouvées, ainsi qu'on l'a vu, les frais et les chances de la preuve contraire sont à la charge de l'assureur; et s'il parvient à la faire, il y a lieu au ristourne, suivant les règles qui seront expliquées dans le chapitre cinquième.

834. Lorsque c'est un assureur qui a fait réassurer, on ne peut exiger de lui que, pour avoir droit d'être remboursé par son propre assureur, il prouve autre chose que le payement par lui fait à celui qu'il avait primitivement assuré; sauf au réassureur à alléguer et à prouver une collusion dans le but de le tromper. La demande pourrait aussi être faite par un prêteur à la grosse, qui aurait fait assurer les choses sur lesquelles il a prêté, ou par un cessionnaire d'intérêt dans un chargement, qui aurait fait assurer des marchandises vendues sur connaissement. Ceux-ci devraient, dans la rigueur du droit, justifier la valeur des marchandises, de même que le propriétaire qu'ils représentent y eût été obligé, si elles étaient demeurées à ses risques et qu'il les eût fait assurer. On n'exige pas toutefois des preuves aussi directes; il suffit ordinairement qu'ils produisent la première convention qu'ils ont faite. A plus forte raison peuvent-ils valablement stipuler qu'ils ne seront tenus à aucune autre justification; mais si celui dont ils exercent les droits avait commis quelque fraude, ils en supporteraient les suites.

SECTION IV.

Quelles actions l'assuré peut intenter.

835. Nous avons distingué, nos 770 et 828, le sinistre majeur des avaries. Le sinistre majeur ne donne pas simplement

à l'assuré le droit de se faire indemniser des dommages qu'il éprouve; il lui permet d'abdiquer la propriété de ce qui reste ou de ce qui peut rester des choses assurées, et d'exiger de l'assureur la somme assurée, comme si la perte de ces choses était entière : c'est ce qu'on nomme le *délaissement*. Les avaries au contraire ne donnent à l'assuré que la faculté de demander la réparation de la perte éprouvée par une voie nommée *action d'avarie*.

Nous en ferons l'objet des deux paragraphes suivants.

§ Ier.

Du délaissement.

836. En matière d'assurance, on appelle *délaissement* l'acte par lequel l'assuré abandonne à l'assureur la propriété de la chose assurée.

L'objet de l'assurance n'étant que de procurer à l'assuré l'indemnité des pertes ou dommages qu'il éprouve, par l'espèce de risque dont s'est chargé l'assureur, le délaissement peut paraître inutile et contraire à la nature du contrat, puisque l'assureur n'achète point les choses qu'il assure, mais seulement s'oblige à réparer le dommage qu'elles peuvent éprouver. Il semble répugner à l'équité, qu'au lieu de suppléer par une prestation pécuniaire ce que les accidents dont il répond enlèvent de consistance ou de prix aux choses assurées, il soit forcé d'en devenir propriétaire, quelque inutile ou onéreuse que puisse lui devenir cette propriété. Mais l'extrême difficulté de régler dans certains cas les droits respectifs, l'embarras qu'on éprouverait à recouvrer les choses qu'on aurait crues perdues, ou à régler la restitution de ce que l'assureur aurait payé à l'assuré sur la foi de cette perte, l'objet même des assurances maritimes, qui, de la part de l'assuré, n'est pas de conserver des débris, des restes informes, mais les choses mêmes, ont rendu nécessaire une exception au droit commun, en permettant à l'assuré d'abandonner sa propriété à l'assureur, qui devient obligé de lui payer en entier la somme assurée, ou, s'il n'en a pas été fixé, la va-

leur estimative de ces choses. Le délaissement étant plus onéreux pour l'assureur que l'action d'avarie, les cas ont dû en être restreints et soumis à des formes et à des délais rigoureux.

Nous allons examiner dans les trois articles suivants : 1° quels événements donnent lieu au délaissement; 2° dans quel délai et dans quelles formes il doit être fait; 3° les effets qu'il produit.

Art. Ier. — *Des cas de délaissement.*

Com. 369, 375. **837**. Le délaissement des objets assurés peut être fait en cas de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, d'innavigabilité par fortune de mer, d'arrêt de puissance, de défaut de nouvelles, de perte ou détérioration des effets assurés égale aux trois quarts au moins de leur valeur.

Com. 371. Ces cas ne reçoivent point d'extension par analogie; ils sont de droit étroit et exclusifs de tous autres. Ainsi, une force majeure, qui n'aurait pas les caractères que nous venons d'indiquer, par suite de laquelle les choses assurées ne parviendraient pas à leur destination, ne serait pas une cause de délaissement. Par exemple, si dans le cours du voyage les choses assurées étaient prises par un gouvernement pour des besoins publics, mais non par voie hostile, et payées un prix quelconque, l'assuré ne pourrait en faire le délaissement à l'assureur, sauf l'action d'avarie pour s'en faire compléter la valeur réelle. Cette observation est d'une grande importance, puisque souvent dans les polices on renonce à l'action d'avarie, et qu'alors l'assuré réduit au délaissement ne peut l'intenter, s'il ne se trouve pas exactement dans l'un des cas
Com. 398. prévus. Mais les parties étant libres de faire des conventions sur la réparation des dommages qu'éprouveraient les choses assurées, il ne saurait leur être interdit, ou d'exclure certains cas dans lesquels le délaissement peut être fait, ou même d'en ajouter d'autres. Si le délaissement ou l'action en avarie était un mode de libération, le choix devrait sans doute en être laissé à l'assureur, puisqu'il est débiteur; mais c'est

pour l'assuré un mode facultatif d'exercer sa créance, et par conséquent le choix lui appartient.

Nous allons dans les six distinctions suivantes expliquer les cas de délaissement ci-dessus indiqués.

Dist. 1. *Du délaissement en cas de prise.*

838. La prise est le premier cas. Ce fait en lui-même n'o- Com.
père pas toujours sur-le-champ la perte entière effective. Le 369.
navire peut être repris par son équipage, il peut l'être par un corsaire de sa nation; si la reprise a lieu dans les vingt-quatre heures, le premier propriétaire le recouvre, en payant au second capteur, indépendamment des frais relatifs à cette reprise et à la restitution, le tiers de sa valeur; il peut l'être par un vaisseau de l'État, et quelle que soit l'époque de cette recousse, le propriétaire recouvre son navire en payant le trentième de la valeur, si elle a lieu dans les vingt-quatre heures, et le dixième si c'est après ce délai. Ces règles sont établies par l'art. 54 de l'arrêté du 22 mai 1803 (2 prairial an XI). Le navire peut encore avoir été abandonné par le capteur, et pendant l'an et jour le propriétaire a droit de le réclamer contre les tiers. Il peut aussi être relâché, soit volontairement, soit par jugement de l'autorité compétente, qui donnerait mainlevée; il peut enfin être racheté.

On pourrait en tirer la conséquence que, si après la prise d'une chose assurée, et avant le délaissement, un événement quelconque, fût-ce même l'achat que l'assuré en ferait d'après la mise en vente provoquée par le capteur, faisait qu'elle revînt en son pouvoir, il ne pourrait plus ensuite déclarer qu'il la délaisse à l'assureur; sauf, s'il a payé quelque chose à ce sujet, à s'en faire rembourser par action d'avarie. Cependant cette opinion ne serait pas sans quelque difficulté, Com.
parce qu'il paraît résulter du texte de la loi que le fait seul 369.
de la prise donne lieu au délaissement.

839. Parmi les événements qui peuvent ainsi faire rentrer les choses assurées au pouvoir de l'assuré, on doit principalement remarquer le rachat. Il n'est pas toujours facile d'a-

vertir l'assureur de la prise, et d'attendre ses ordres. On a vu aussi, n° 642, qu'assez souvent le capteur se contentait d'une rançon, qui lui était payée, soit comptant, soit en traites du capitaine sur son armateur ou sur le correspondant de celui-ci; le tout suivant des principes qui sont à peu près les mêmes chez toutes les nations, et qui pour la France sont contenus dans l'arrêté déjà cité du 22 mai 1803 (2 prairial
Com. 395. an XI). L'assuré est tenu de faire le plus tôt possible signifier la composition à l'assureur; et l'on considérerait comme une négligence capable de donner lieu à des dommages-intérêts contre lui un retard de plus de trois jours, à compter de l'avis qu'il en a reçu. L'assureur, s'il n'a pas encore approuvé le rachat expressément ou tacitement, peut déclarer, par une
Com. 396. Proc. 1033. signification faite dans les vingt-quatre heures qui suivent celle qu'il a reçue, outre un jour par trois myriamètres de distance, s'il le prend ou non pour son compte. S'il y renonce, ou s'il ne s'explique pas dans cet espace de temps, il doit payer la somme assurée, ou la valeur des choses assurées si elles n'ont pas été estimées dans la police, sans rien prétendre aux effets rachetés, qui à son égard sont présumés avoir été pris. Il lui reste seulement, s'il prétend que la prise a été faite indûment, le droit d'agir contre le capteur en restitution de la rançon. S'il accepte le rachat, il doit acquitter l'obligation contractée par l'assuré dans les termes de la convention; et par ce moyen le cours de l'assurance est rétabli tel qu'il était avant la prise. Il ne pourrait, en acceptant la composition, discuter en aucune manière les conditions qui y ont été stipulées. Par exemple, Pierre avait sur le *Saint-Louis* pour cent mille francs de marchandises assurées par Paul; ce chargement est pris et racheté moyennant cinquante mille francs. Si Paul refuse de prendre la composition pour son compte, Pierre payera les cinquante mille francs, demandera à Paul les cent mille francs assurés, et ce dernier ne pourra rien prétendre dans les choses assurées. Mais si Paul prend la composition à son compte, il remboursera les cinquante mille francs de rachat, et l'assurance continuera d'avoir son cours.

Si les marchandises arrivent à bon port, il n'aura payé que cinquante mille francs, au lieu de cent mille qu'il eût acquittés en cas de délaissement; mais aussi, s'il y a perte après ce rachat, il faudra qu'il en paye encore le montant jusqu'à concurrence des cent mille francs assurés : c'est le résultat de la chance qu'il a voulu courir. Ce payement, qui lui serait si onéreux, n'est que l'effet d'un accident postérieur et entièrement étranger à la prise. Le premier contrat avait été en quelque sorte terminé; un second est intervenu entre les parties, du moment où l'assureur a déclaré qu'il entendait prendre la composition à son profit.

Dist. 2. *Du délaissement pour cause de naufrage.*

840. Nous avons fait connaître, n° 643, ce qu'on entend par naufrage. On en distingue deux espèces : le naufrage *absolu* et le naufrage *présumé*.

Le naufrage absolu, suivant la définition donnée dans la déclaration du 15 juin 1735, est l'événement par lequel un navire est submergé par l'effet de l'agitation violente des eaux, de l'effort des vents, de l'orage ou de la foudre, de manière qu'il s'abîme entièrement dans la mer, et que de simples débris surnagent. Mais le navire peut, en donnant contre un basfond, des écueils ou le rivage, éprouver par la violence du choc une fracture, soit totale, soit dans ses parties essentielles, de manière à être entr'ouvert ou rempli d'eau, sans qu'il disparaisse absolument, ou que les débris en soient dispersés : c'est ce qu'on nomme *échouement avec bris.* Cet accident met le navire dans l'impossibilité physique de continuer sa navigation; il le réduit à n'être qu'une masse de matériaux plus ou moins bien assemblés, qui ne peuvent être considérés comme un navire, parce qu'il faudrait le reconstruire plutôt que le réparer : aussi cet accident est-il appelé un naufrage *présumé.*

Dès que le navire a éprouvé l'un ou l'autre de ces accidents, il y a lieu au délaissement. C'est sous la direction et l'inspection des autorités compétentes que les mesures du Com. 369.

sauvetage sont prises, comme nous l'avons dit n° 643. Les procès-verbaux de ces autorités, les ordres qu'elles ont donnés, soit pour réunir les débris dans le cas de naufrage absolu, soit pour dépecer et vendre le navire qui serait échoué avec bris, fussent-ils évidemment arbitraires ou imprudents, eussent-ils mal à propos considéré comme brisé totalement un navire que les efforts de l'équipage auraient pu relever, et que peu de frais auraient pu remettre en état, sont des preuves de sinistre que l'assureur ne saurait contester (1); sauf son recours contre l'agent de l'autorité dont il aurait à se plaindre.

Le capitaine est tenu de travailler à recouvrer tout ce qu'il peut des débris du navire et des marchandises du chargement. Les gens de l'équipage y sont aussi obligés, leurs sa-
Com. laires étant réduits au prix de ces débris et du fret des choses
259, sauvées. L'assuré présent sur les lieux est tenu des mêmes
381. obligations, sans préjudice du droit de l'assureur de se livrer à ces soins.

On peut hésiter sur la question de savoir si le naufrage absolu ou présumé a, relativement à l'assurance du chargement, l'effet de permettre à l'assuré de le délaisser, et demander si, comme nous l'avons dit n°s 644 et 715, le capitaine ne doit pas faire tous ses efforts pour se procurer un autre navire, afin de transporter ce chargement à sa destination, sauf à l'assureur à en payer les frais et les avaries. Les deux cas semblent différents. Le navire peut être innavigable par suite d'échouement sans bris ou par toute autre cause semblable, sans que le chargement éprouve une dépréciation considérable; tandis que le naufrage d'un navire n'arrive presque jamais sans que les effets chargés ne soient réduits en très-mauvais état. Il nous semble donc que le délaissement des facultés peut avoir lieu pour cause de naufrage, malgré le sauvetage de tout ou partie des choses assurées (2). En pa-

---

(1) Rej., 3 août 1821, D. 22, 1, 107, paraît contraire.

(2) Rej., 29 décembre 1840, D. 41, 1, 60.

reille occurrence, un règlement d'avarie ne servirait qu'à occasionner des procès. Mais le plus souvent les assureurs stipulent dans leurs polices que le seul fait de naufrage ou d'échouement avec bris ne suffira pas, s'il n'y a perte de plus des trois quarts. Il est évident que dans ce cas la convention, qui est la loi des parties, ne permet plus d'admettre le principe que nous venons d'indiquer.

Dist. 3. *Du délaissement pour innavigabilité.*

841. Un navire peut, sans avoir éprouvé le naufrage absolu ou présumé dont nous venons de parler, être réduit à l'impossibilité de continuer sa navigation. Cet accident peut être l'effet d'un échouement non accompagné de bris. Dans ce cas, le capitaine doit employer les moyens convenables Com.
pour le remettre à flot et en état de remplir sa destination. 389.
Si l'on n'y peut parvenir, le navire est ce que nous avons appelé, n° 644, innavigable (1). La déclaration doit en être faite par l'autorité compétente, conformément à ce que nous avons dit n° 606. Mais l'assureur a le droit, tout en reconnaissant que cette innavigabilité a été justement et régulièrement prononcée, d'en rechercher les causes, de prétendre et de prouver qu'elles sont imputables à l'assuré. Nous aurons occasion de développer cette exception n° 866.

L'innavigabilité donne lieu au délaissement, soit que l'assurance porte sur le navire, soit qu'elle porte sur le chargement, car un navire innavigable, qui n'a pu continuer sa route pour achever le voyage assuré, ne l'a pu davantage pour transporter les marchandises à leur destination. Mais les effets sont nécessairement différents. L'innavigabilité du navire met fin à l'assurance sur le corps, puisqu'il est déclaré hors d'état de remplir le but de sa destination. L'assureur en a garanti l'heureuse arrivée; l'innavigabilité empêchant Com.
qu'elle puisse avoir lieu, l'assuré peut donc faire son délais- 394.
sement comme en tout autre cas de perte. Il n'en est pas de

(1) Rej., 3 nivôse an XIII, D. 1, 317.

même relativement aux marchandises. C'est leur arrivée et non celle du navire qui a été garantie ; le navire ne figure ici que comme moyen de transport. C'est dans l'intérêt de l'assureur que ce moyen ne peut être changé; mais l'intérêt plus puissant qu'il a d'éviter le délaissement commande qu'on essaye une autre voie pour opérer le transport. Ainsi le capi-
Com. taine, véritable préposé des propriétaires du chargement
391, assuré, et ceux-ci eux-mêmes s'ils sont présents, sont obli-
392,
393. gés de s'occuper, aux frais et risques de l'assureur, des moyens de louer un autre navire pour transporter les marchandises à leur destination. Le délaissement ne peut donc avoir lieu sur-le-champ et par le seul fait de l'innavigabilité; il faut laisser écouler un délai, dont la durée varie suivant les lieux, et pendant lequel le capitaine doit chercher les moyens de transporter la marchandise à sa destination; mais, s'il n'en trouve point, il y a lieu au délaissement, quand même la marchandise ne serait pas avariée (1), à moins que la police ne contienne quelque exclusion ou exception, qu'il faudrait appliquer d'après la convention des parties.

842. L'innavigabilité doit avoir été prononcée; le navire qui reviendrait au lieu du départ dans la crainte d'être innavigable, ne pourrait être considéré comme tel, et cette rupture du voyage terminerait les risques. Le magistrat local doit dans ce cas se diriger, non-seulement par le fait matériel, mais encore par les circonstances. Ainsi ce serait un cas d'innavigabilité, si, pour réparer le navire, il fallait presque employer autant de temps et faire des dépenses aussi considérables que pour en construire un nouveau, ou si le capitaine ne trouvait dans le lieu, ni à emprunter, ni d'autres moyens de crédit pour réparer son navire, quoique réparable en lui-même; cette position serait une force majeure, qui, l'ayant réduit sans ressources, produirait une véritable innavigabilité. Mais aussi, dès qu'un jugement a prononcé l'inna-

---

(1) Rej., 22 juin 1826, D. 26, 1, 310.

vigabilité, elle est présumée tant que ce jugement n'est pas infirmé, encore bien qu'on parvienne à prouver que le navire délaissé a pu être réparé, et même qu'il a navigué depuis au moyen des réparations qu'y a faites celui à qui il a été vendu. Cela n'empêche pas toutefois l'assureur de discuter et de rechercher les causes de cette innavigabilité; car, encore bien qu'elle existe en fait, il pourrait arriver qu'elle eût été produite par des événements dont cet assureur n'est pas responsable. On a vu, n° 771, quels étaient ces événements; et, en appliquant ici les règles que nous avons données, on peut reconnaître trois hypothèses :

Ou les événements sont entièrement de l'espèce de ceux dont l'assureur répond, et en ce cas il n'y a lieu à aucune difficulté sérieuse; le juge qui a prononcé l'innavigabilité a dû apprécier l'état du navire; et dès qu'il l'a reconnu innavigable, les suites en retombent sur l'assureur.

Ou les événements sont à la fois du nombre de ceux dont l'assureur répond et de ceux dont il ne répond pas. Dans cette hypothèse, la première de ces circonstances suffit pour que l'assureur ne puisse refuser le délaissement, car il était impossible de faire, au temps et au lieu où la question d'innavigabilité a été examinée, une distinction dans les dépenses nécessaires pour réparer le navire; et dès qu'une des causes dont l'assureur répond avait exigé qu'on fît cette réparation, il fallait faire en outre toutes les autres sans lesquelles le navire ne pouvait continuer sa route. Sans doute, si les réparations avaient pu être faites et si le navire eût été remis en mer, on aurait, lors du règlement d'avaries, distingué ce qui était à la charge de l'assureur et ce qui devait, d'après les principes expliqués n° 771, rester au compte de l'assuré. Mais, à moins de circonstances graves, qui rentreraient dans la troisième hypothèse dont il va être parlé, il n'y a pas lieu à faire cette distinction une fois que l'innavigabilité a été prononcée, et qu'elle a eu pour cause, ne fût-ce qu'en partie, des sinistres dont l'assureur est responsable.

Ou enfin les événements qui ont amené la déclaration d'in-

navigabilité sont tous du nombre de ceux dont l'assuré seul est tenu. Si l'assureur parvient à en faire la preuve, et si les juges de la cause reconnaissent, d'après les faits et les circonstances, qu'on est dans cette hypothèse, ils ont le droit de rejeter la demande en délaissement. Supposons en effet qu'un navire, sans avoir éprouvé aucun accident à la charge des assureurs, se trouve hors d'état de continuer sa route par manque de vivres ou parce que des cordages, des voiles, des mâts ont été mis hors d'état de service par des causes ordinaires et non par fortune de mer, sans doute il faut le réparer, sans doute, s'il y a impossibilité de trouver l'argent nécessaire par emprunt ou les objets nécessaires aux réparations, il sera innavigable; mais rien de ce qui l'a mis dans cet état n'étant à la charge de l'assureur, et tout étant au contraire à la charge de l'assuré, celui-ci doit en subir toutes les conséquences, dont l'effet naturel est que sa demande en délaissement soit repoussée.

Nous avons dit que l'innavigabilité avait dû être prononcée par le juge compétent, et dans les formes usitées dans le pays si ce juge est étranger. Mais ce principe doit être entendu sainement. Il pourrait très-bien se faire que l'innavigabilité eût lieu sans possibilité de la faire vérifier et prononcer; tel serait le cas où, le mauvais état du navire en pleine mer exposant la vie de l'équipage, le capitaine et ses gens seraient recueillis par un navire officieux, qui n'aurait aucun moyen de sauver le corps du navire. Dans ce cas, les juges, d'après le rapport du capitaine, pourraient reconnaître qu'il n'a pu agir autrement, et admettre la demande de l'assuré en délaissement, sans exiger la preuve que le navire a été englouti ou brisé par les flots, et sans le réduire à agir comme pour défaut de nouvelles. On en a vu un autre exemple n° 840.

Dist. 4. *Du délaissement pour arrêt de puissance.*

Com. 369, 370. **843.** L'arrêt de puissance ou embargo, que nous avons défini n° 640, ne donne lieu au délaissement que s'il arrive après le commencement du voyage. On suivrait pour connaî-

tre cette époque les règles données nos 775 et suivants. Ainsi l'arrêt d'un navire avant son départ n'est pas une cause de délaissement, à moins qu'une convention n'eût fait commencer les risques plus tôt; mais l'arrêt des marchandises chargées, quoique le navire ne soit pas parti, est une cause de délaissement. Cet arrêt peut provenir du gouvernement dont l'assuré est sujet ou d'un gouvernement étranger. Il peut avoir diverses causes. Les unes ont pour objet d'enlever la propriété à celui à qui appartiennent les choses assurées; les autres, de rendre simplement incertaine cette restitution. Dans le premier cas, il faut distinguer si l'assuré à qui on enlève sa propriété en reçoit un prix quelconque, ou si elle lui est ravie sans aucune indemnité. Ce n'est que dans ce dernier cas qu'il peut y avoir lieu au délaissement; car, dans l'autre, l'assuré qui reçoit un prix de sa chose n'a pas droit de la délaisser à l'assureur; seulement, si ce prix n'égale pas la valeur primitive de l'achat, augmenté du fret et des autres dépenses accessoires, de la prime d'assurance, des intérêts, etc., il peut en demander le complément par action d'avarie, comme on l'a vu n° 838, ou en faire le délaissement pour perte des trois quarts, suivant ce qui sera dit n° 845. Lorsque l'assuré est privé de sa propriété sans indemnité, la cause doit en être considérée. Si c'est une confiscation prononcée par le gouvernement dont il est sujet, pour contravention aux lois, il n'y a pas lieu à délaissement, puisque ce risque n'a pu être licitement une matière d'assurance. Si elle est prononcée par un gouvernement étranger, il y a lieu à délaissement, à moins que l'assureur ne prouve que la possibilité de cette confiscation ne lui a point été connue, ou qu'une faute de l'assuré en a été la cause. Ainsi, lorsqu'un navire destiné à un commerce interlope chez une nation étrangère y est confisqué, il y a lieu au délaissement selon que l'assureur serait présumé avoir connu ou avoir ignoré la destination qui l'exposait à cette espèce de danger.

L'assuré, comme dans le cas de prise, est tenu de prendre Com.
toutes les mesures convenables pour obtenir mainlevée pen- 388.

dant le temps qu'il doit laisser écouler, ainsi que nous le verrons n° 848, sans pouvoir signifier son délaissement. S'il l'obtient pendant cet intervalle, les pertes que l'arrêt lui fait éprouver ne donnent plus lieu qu'à l'action d'avarie.

Dist. 5. *Du délaissement pour défaut de nouvelles.*

844. Si, après un an expiré à compter du jour du départ du navire ou du jour auquel se rapportent les dernières
Com. nouvelles reçues pour les voyages ordinaires, et après deux
375. ans pour les voyages de long cours, dont nous avons indiqué les caractères distinctifs n° 600, l'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur et demander le payement de la somme assurée. La perte d'un navire est un événement qu'on ne peut pas toujours connaître avec certitude. Il a donc fallu se contenter d'une présomption; autrement l'assuré serait hors d'état de profiter de la garantie, dont il aurait cependant payé le prix, et l'utilité de l'assurance serait extrêmement restreinte. Il est dispensé de rapporter des attestations de la perte toutes les fois qu'il a en sa faveur la présomption légale. Le laps d'un an ou de deux ans, selon la distance du lieu pour lequel l'expédition a été faite, donne naissance à cette présomption. Il se compte du jour du départ du navire, lorsqu'on n'en a eu aucune nouvelle depuis ce moment; et, si l'on a reçu des nouvelles, il se compte du jour des dernières. Il faut non-seulement que l'assuré n'ait aucune nouvelle, mais encore que personne n'en ait eu; si les assureurs en ont reçu, qui, sans avoir une parfaite authenticité, soient au moins très-vraisemblables, l'assuré n'est pas fondé dans sa demande. Au reste c'est ici une matière arbitraire, où des principes absolus seraient impraticables et dangereux à indiquer; le juge doit donc se déterminer suivant les circonstances. Cette présomption a lieu, sans qu'on distingue si l'assurance était ou non pour un temps limité. Seulement, dans ce dernier
Com. cas, l'assureur peut prouver que la perte est arrivée après le
376. terme des risques; car c'est son exception contre la pré-

somption, qui veut que dans le doute le navire soit censé perdu du jour qu'il est parti, ou du jour des dernières nouvelles qu'on en a eues, de même, suivant le droit civil, qu'un absent est réputé mort du jour de sa disparition. Cette analogie de la position d'un navire avec celle d'un individu dont on n'a pas de nouvelles, peut servir à résoudre la question suivante. Pierre a fait assurer son navire pour trois mois à compter du jour du départ; n'en ayant après ce terme aucune nouvelle, il fait faire de secondes assurances; un an ou deux s'écoulent, il fait délaissement; la perte retombera-t-elle sur les premiers assureurs ou sur les seconds? Par suite de ce que nous venons de dire, il faut décider qu'elle retombera sur les premiers, et que les secondes assurances donneront lieu au ristourne. S'il existait une preuve que le navire a péri pendant la durée des risques, dont les premiers assureurs étaient chargés, les secondes assurances seraient nulles. Or précisément la présomption légale a cet effet; de même qu'on attribue la succession de l'absent aux héritiers habiles à se dire tels au moment de sa disparition Nap.
ou de ses dernières nouvelles, et non à ceux qui l'auraient 120.
été s'il eût vécu lorsqu'on a prononcé l'envoi. C'est aux premiers assureurs à prouver que le sinistre est arrivé quand les risques à leur charge étaient finis. En appliquant ces mêmes principes au cas de réception de nouvelles, on pourrait décider que la perte retomberait sur l'assureur, dont la durée des risques n'était point encore terminée à l'instant où les dernières nouvelles sont parvenues.

Dist. 6. *Du délaissement pour perte ou détérioration des trois quarts.*

845. Les choses assurées peuvent éprouver une perte telle qu'il n'en reste presque rien; elles peuvent continuer d'exister, mais dans un état de détérioration qui ne permette presque plus d'en tirer profit. Ces cas sont assimilés à la perte absolue et donnent lieu au délaissement, si la perte est totale ou Com.
d'une quantité égale aux trois quarts, si la détérioration leur 369.
enlève les trois quarts de leur valeur. Ces deux genres de

sinistres ne doivent pas être confondus : la perte concerne la quantité; la détérioration concerne la qualité. Ainsi, il y a perte du navire, quand par baraterie, si les assureurs en répondent, le capitaine a vendu le navire sans en avoir fait préalablement juger l'innavigabilité. Il y a perte des marchandises, lorsqu'elles sont prises, jetées, qu'elles périssent par le feu, etc., ou lorsque le capitaine, même avec autorisation, les a vendues dans les cas prévus n° 644; elles sont perdues pour l'assuré, et le droit de s'en faire payer ne les représente pas, sauf la subrogation de l'assureur à ce droit, ainsi que nous le verrons ci-après. Il y a perte encore, lorsqu'elles sont confisquées pour des causes qui, d'après ce que nous avons dit n° 772, sont à la charge de l'assureur. Dans tous ces cas, la perte des trois quarts est réputée perte totale pour autoriser le délaissement. C'est par le nombre, le poids, la mesure, qu'il faut déterminer la quantité perdue; quelquefois c'est par comparaison du prix que les marchandises ont coûté, augmenté du fret, des autres dépenses accessoires et de la prime d'assurance, avec le prix que l'assuré en a obtenu par l'effet d'un arrêt de prince, comme on l'a vu n° 843.

La détérioration est le changement d'une qualité bonne en une mauvaise, qui peut ne diminuer en rien la quantité. Pour la connaître et en constater le montant, il faut déduire les détériorations dont les assureurs ne répondent point, d'après les principes que nous avons établis plus haut; ensuite il faut évaluer les marchandises, en quelque lieu qu'on les suppose, comme si elles n'avaient éprouvé aucune détérioration par fortune de mer, et déterminer la valeur de ces mêmes marchandises dans ce lieu, en l'état où elles ont été réduites par les événements sur lesquels l'assuré fonde sa demande en délaissement, qui est admise ou rejetée selon que cette perte est ou non des trois quarts.

Les experts chargés de cette opération doivent donc raisonner abstractivement, sans examiner d'où vient la chose assurée, ni combien il en a pu coûter pour fret ou autres dépenses qui ne sont pas au compte des assureurs, afin de

l'amener du lieu d'où elle a été expédiée au lieu où se fait l'estimation. Ils doivent faire une véritable opération algébrique, dont l'objet est de déterminer des rapports de choses les unes avec les autres en elles-mêmes. Supposons qu'une cargaison de blé ait été achetée à Odessa cent mille francs; que pendant la traversée jusqu'à Marseille ce blé ait été détérioré par des accidents maritimes, de manière que, vendu par ordonnance de justice et publiquement, il ne produise que soixante-dix mille francs, sur lequel prix, déduisant pour fret, déchargement, frais de vente, cinquante mille francs, il reste net vingt mille francs : il ne faudrait pas, en comparant vingt à cent, tirer la conséquence qu'il y ait perte des trois quarts, et par conséquent lieu au délaissement. Si l'on opérait ainsi, on dénaturerait le contrat d'assurance, puisqu'on ferait porter les obligations de l'assureur sur des objets transportés et non sur des objets à transporter, puisqu'on prendrait pour base d'évaluation un prix de vente au lieu d'arrivée, qui peut varier suivant le degré de rareté et l'exhaussement de valeur des choses assurées, tandis qu'il est de l'essence du contrat d'assurance que la fixation ou l'évaluation des pertes, dont l'assureur est tenu, ne porte que sur la chose en elle-même au lieu du départ, et que les bénéfices ou les pertes d'une expédition, comme les résultats plus ou moins heureux qu'une spéculation peut offrir, ne soient jamais considérés. Les experts doivent donc établir pour première base la valeur du blé au lieu et au temps du chargement, par exemple la fixer à vingt francs l'hectolitre. Ils doivent ensuite considérer le blé avarié qui leur est présenté, et déclarer quel prix le blé en cet état vaudrait dans le même lieu et le même temps, comparativement au blé non avarié qu'ils ont fixé à vingt francs. Lorsque le résultat de cette comparaison prouve que la cargaison est réduite à moins du quart de ce qu'elle vaudrait si le blé était arrivé aussi sain qu'il est parti, c'est le cas de délaissement; sinon, il n'y a lieu qu'à l'action d'avarie, sauf les clauses qui en auraient exclu ou modifié l'exercice.

Il n'est pas moins utile de faire observer que la perte ou la

détérioration dont il s'agit ici pour le cas de délaissement ne doit s'entendre que de celle qui est arrivée corporellement (1) et par des accidents maritimes, et non des dépenses que l'assuré a pu faire, lesquelles n'empêchent pas la chose de subsister en entier, quoiqu'elles aient augmenté le prix auquel cette chose lui revient. Ainsi un chargement de vingt mille francs a été assuré; par l'effet d'un pillage, d'un naufrage ou de tout autre accident, une portion a été perdue, de manière qu'il n'en reste que pour moins de cinq mille francs; ou bien les choses sont détériorées de manière à valoir moins de cinq mille francs : il y a lieu au délaissement. Mais si leurs quantité et qualité n'ayant point ou n'ayant que peu diminué, une contribution aux avaries les grève d'une somme de plus de quinze mille francs, il n'y a pas lieu au délaissement; l'assuré doit les garder, sauf à exiger de l'assureur par action d'avarie, s'il n'y a pas renoncé dans la police, le remboursement de ce qu'il a payé par suite de cette contribution.

Il importe de faire remarquer, relativement à cette perte ou détérioration des trois quarts, lorsqu'elle est relative à des marchandises assurées, que celui qui veut agir contre l'assu-
Com. reur doit avoir soin de faire une protestation dans les vingt-
435, 436. quatre heures de la remise qui lui en est faite par le capitaine. Sans cette précaution, il serait impossible de reconnaître si la perte ou la détérioration a eu réellement lieu au cours de la navigation, ou si elle n'est pas survenue dans les magasins de l'assuré ou de son commissionnaire. D'ailleurs, ce défaut de protestation et la réception des marchandises ne laissant plus d'action contre le capitaine, les assureurs seraient privés du recours qu'ils ont évidemment contre lui du chef de l'assuré, lorsque la perte ou le dommage provient de quelque faute (2).

ART. II. — *Des formes et délais du délaissement.*

846. L'assuré doit signifier à l'assureur tous les avis qu'il

---

(1) Cass., 19 février 1844, D. 44, 1, 105.
(2) Rej., 12 janvier 1825, D. 25, 1, 111.

peut recevoir, de quelque part qu'ils lui parviennent, relatifs aux choses assurées, même quand il douterait de leur certitude. Ces avis doivent être notifiés dans les trois jours de la réception, qui comptent non-seulement du jour où la nouvelle est devenue publique et notoire dans le lieu où l'assurance a été faite, mais encore du moment que la connaissance particulière en est venue à l'assuré (1). Son silence ou son retard l'exposerait à des dommages-intérêts. Mais il faut qu'il ait dû regarder l'événement comme bien certain et bien positif; car s'il était probable qu'il lui restât quelque doute, il serait excusé par cette même incertitude. En un mot, toutes les fois qu'il n'a pas eu les nouvelles par des avis directs du capitaine ou par des pièces dignes de confiance, ou qu'il n'a pas fait lui-même des actes annonçant qu'il les considérait comme certaines, il est facilement excusé (2). Dans le doute, le serment peut lui être déféré par l'assureur ou par le juge. Du reste, ce délai de trois jours est susceptible, comme tous les autres délais dans lesquels on doit faire des significations, de la prorogation accordée par le droit commun en raison de la distance du lieu d'où il faut donner ordre de signifier à celui où la signification doit être faite. Mais il n'est pas nécessaire que l'assuré annonce son choix entre le délaissement et l'action en avarie, qu'il est maître d'exercer par préférence, comme on l'a vu n° 837, chaque fois que la nature des accidents lui donne le droit de délaisser. Il suffit qu'il en fasse la réserve, et qu'il remplisse dans les délais propres à l'une ou à l'autre de ces actions les formalités requises pour conserver son droit. Nous avons dit, n° 642, qu'il était tenu de veiller à la conservation des objets assurés en cas de naufrage et autres accidents semblables, ou de provoquer la mainlevée en cas de prise, arrêt de prince, etc.; qu'il était en quelque sorte mandataire des assureurs sous ce rapport : ce qu'il fait dans cette vue de conservation n'établit donc aucune fin de non-recevoir contre lui.

Com. 374, 390. — Proc. 1033. — Com. 378.

(1) Cass., 6 janvier 1813, D. 13, 1, 185.
(2) Rej., 4 mars 1845, D. 45, 1, 214.

847. Dans quelques places maritimes, l'assuré se présente à la chambre de commerce et déclare que d'après *tels* ou *tels* renseignements qui lui sont parvenus il a appris que le navire, sur lequel il avait fait faire des assurances, a été pris, a fait naufrage, ou a éprouvé *tel* autre sinistre majeur en *tel* lieu et *telles* circonstances, etc.; on en dresse acte sur le registre à ce destiné qu'il signe. Cet usage, quelque constant qu'il fût, ne pourrait dispenser de la signification, qui doit être faite, comme celle du protêt d'une lettre de change, par un notaire ou un huissier, qu'autant que la police donnerait cette faculté à l'assuré. Mais on sent qu'une communication amiable suffirait, comme dans les cas prévus n° 433. L'assuré doit en outre déclarer les assurances qu'il a faites ou fait faire,
Com. même celles qu'il a ordonnées, quoiqu'il ignore si elles ont été
379. effectuées, et l'argent qu'il a pris à la grosse sur l'objet ou les objets dont il fait le délaissement. Le but de cette disposition est de mettre l'assureur à même de vérifier si les assurances n'ont point excédé la valeur de ce qui restait libre des choses déjà affectées à des emprunts, et de demander le ristourne. Ainsi un chargeur a fait assurer vingt mille francs sur trente mille de marchandises, et cette assurance embrasse la totalité de son chargement. Mais comme la valeur excède la somme assurée, il lui a été libre, avant le départ du navire, d'emprunter à la grosse sur les mêmes effets jusqu'à concurrence de dix mille francs; seulement il doit le déclarer en faisant son délaissement. Une signification de délaissement, qui ne contiendrait pas cette déclaration ou celle qu'il n'y a eu ni autres assurances ni prêts à la grosse sur les objets délaissés, ne serait pas nulle; mais le délai dans lequel nous allons voir que l'assureur doit payer le montant de l'assurance courrait seulement du jour où cette omission aurait été réparée.

Com. L'assuré est privé de l'effet de la convention, si par fraude
380. il a dissimulé quelques assurances ou quelques prêts à la grosse antérieurs à la police qui donne lieu à ce délaissement. Mais s'il n'y a point de fraude, cette peine n'est pas encourue;

il n'y a lieu qu'au ristourne (1). En effet, dès qu'il ne résulte Com.
aucun dommage de cette omission, peu importe aux assureurs 359.
qu'on leur ait ou non déclaré des faits qui leur sont absolument étrangers. Au surplus, c'est à l'assuré qui aurait fait quelques omissions dans sa déclaration de justifier qu'il les a faites sans mauvaise foi, qu'il a réellement ignoré les faits non déclarés, ou que le défaut de déclaration ne porte aucun préjudice à l'assureur; la présomption est contre lui dès qu'il n'a pas fait ce à quoi il était obligé.

848. Nous avons vu, n°s 829 et suivants, comment le sinistre devait être justifié. Si pour attaquer l'assureur il fallait attendre l'arrivée des pièces nécessaires, l'assuré serait exposé à voir s'écouler les délais sans qu'il lui fût possible d'exercer d'action; aussi n'y a-t-il pas de terme fatal pour former la demande en payement (2), pourvu que dans les délais qui vont être expliqués on fasse juger la validité du délaissement. Mais l'assureur ne peut être poursuivi qu'après la signification; et si, à l'instant qu'elle est faite, il offre de payer la perte, les frais doivent retomber sur l'assuré, et les intérêts ne courent pas.

Les délais dans lesquels le délaissement doit être fait varient, quoiqu'ils ne courent en général que du moment où l'assuré a reçu la nouvelle, et par ces mots il faut entendre non-seulement la nouvelle de l'accident, mais encore les renseignements propres à lui faire connaître en quoi consiste le dommage, parce que, pouvant avoir plus d'intérêt à exercer l'action en avarie qu'à délaisser, il est juste qu'il ait le temps nécessaire pour prendre un parti en connaissance de cause (3). Du reste ces délais sont de rigueur (4). En cas de naufrage, d'échouement avec bris, de perte ou détérioration des trois quarts des choses assurées, si le délaissement n'a pas été fait

(1) Rej., 2 août 1808, D. 1, 339.
(2) Rej., 26 mars 1823, D. 23, 1, 380.
(3) Rej., 22 juin 1847, D. 47, 1, 218.
(4) Rej., 12 janvier 1825, D. 25, 1, 111.

par l'acte même qui contient la signification de l'avis, l'assuré qui, par suite de la réserve dont nous avons parlé n° 846, Com. 373. opte pour ce droit, doit le faire dans les six mois à partir du jour qu'il a été instruit ou a pu l'être par la notoriété de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique, dans la Méditerranée. L'arrivée de la nouvelle à l'armateur ne serait pas une preuve que les chargeurs particuliers assurés auraient connu l'événement (1). Ce délai est d'un an si la perte est arrivée aux colonies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique; il est de deux ans si c'est dans toutes les autres parties du monde.

Ces différents calculs ayant été faits d'après un point de départ pris du territoire continental de la France, il a été nécessaire de les modifier dans les actes du gouvernement qui ont appliqué les lois françaises aux colonies. C'est aux règlements locaux qu'il faut se reporter à cet égard.

En cas de prise, les délais sont les mêmes à compter du jour que la nouvelle de la conduite du navire dans les ports ou les lieux situés aux côtes qui viennent d'être désignées est parvenue à l'assuré. Ainsi, le lieu où la prise a été faite est indifférent pour le calcul de ces délais; on ne considère que celui où la prise a été conduite par le capteur.

En cas d'innavigabilité, si c'est le navire qui a été assuré, le délaissement doit être fait dans les mêmes délais, calculés à raison de la distance des lieux où elle a été déclarée. S'il s'agit des marchandises, l'assuré ne peut faire son délaisse-
Com. 337, 394. sement que six mois après la notification des pièces qui servent à justifier l'innavigabilité, lorsque l'événement est arrivé dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée ou dans la Baltique; et un an après, quand il est arrivé dans les autres mers.
Com. 391. Néanmoins, si les marchandises sont périssables, ces délais sont réduits au quart. Ces mêmes délais servent au capitaine,

(1) Cass., 6 janvier 1813, D. 13, 1, 185.

aux assurés ou aux assureurs, pour se procurer un autre navire.

En cas d'arrêt de prince, le délaissement ne peut être fait que six mois ou un an, comme il vient d'être dit, à compter de la signification de l'arrêt. Pendant ce temps, l'assuré est tenu de faire les diligences qui dépendent de lui, aux frais et risques de l'assureur, pour obtenir mainlevée; le tout, indé- Com.
pendamment de la faculté qu'a ce dernier de faire lui-même 388
ces diligences.

Il peut arriver, lorsque l'arrêt d'un navire a été fait en pleine mer par les vaisseaux de guerre d'une puissance, que l'événement seul apprenne à l'assuré qu'il n'obtiendra pas mainlevée de cet arrêt, et qu'en résultat sa propriété est capturée. Cet assuré peut alors éprouver quelque incertitude, parce que le temps pour faire le délaissement en cas d'arrêt est moins long que le délai accordé en cas de prise. Les circonstances serviront à lever l'incertitude. Le plus sûr pour l'assuré serait de faire sa signification dans les délais qu'on doit observer en cas d'arrêt, et de la renouveler après dans les délais et avec l'observation des conditions que nous venons d'expliquer.

En cas de défaut de nouvelles, c'est le dernier jour du laps de temps indiqué nº 844 qui fixe le commencement du délai pendant lequel la signification doit être faite. Par exemple, un navire a été expédié de Bordeaux pour Madère le 1er avril 1851 : la présomption de perte ayant lieu par le défaut de nouvelles pendant deux ans, c'est le 1er avril 1853 que cette perte a été réputée connue; c'est aussi de ce jour-là que compte le délai pour faire le délaissement; et comme Bordeaux est situé sur les mers d'Europe, la signification doit être faite dans les six mois à compter du 1er avril 1853.

La demande en payement de la somme ou de la valeur assurée doit être faite dans les mêmes délais; la signification seule n'y suppléerait point (1). Il en est ici comme du cas dont nous avons parlé nº 431.

(1) Rej., 29 avril 1835, D. 35, 1, 226.

Mais comme l'assureur peut avoir obtenu un terme par la
Com. convention, comme, à défaut de stipulation, il a de plein
332. droit celui de trois mois, ainsi que nous le dirons n° 863, la
demande doit seulement avoir pour objet de faire tenir le délaissement pour accepté, et de faire condamner l'assureur à payer au terme convenu (1). Au surplus, l'acceptation du
Com. délaissement et toute autre interpellation légale empêche-
434. raient la prescription.

Com. On a vu, nos 767 et 803, que celui qui avait assuré la chose
342. d'autrui pouvait la faire réassurer, et que dans ce cas, conservant la qualité d'assureur à l'égard de celui envers qui il s'est engagé primitivement, il devenait assuré à l'égard du réassureur. De là naît pour l'application des principes ci-dessus une difficulté assez sérieuse, relativement aux délais dans lesquels il doit agir. On ne peut se dissimuler que, tant que le premier assuré n'a pas fait lui-même son délaissement, le réassuré ne peut le faire; car il n'a pas droit de délaisser ce qui ne lui appartient pas, et d'un autre côté il ne peut délaisser conditionnellement pour le cas où son assuré lui délaisserait. Cependant, si celui-ci ne lui signifie son délaissement que le dernier jour du délai, et si, comme il arrive souvent, le réassuré demeure loin du réassureur, il sera dans l'impossibilité de notifier aussi son délaissement. Il semble qu'alors un nouveau terme doit lui être accordé pour délaisser à son tour; car, pourquoi le punir de n'avoir pas agi quand il n'en avait pas le droit, et comment déclarer prescrite une action qui vient de s'ouvrir? Dans ce cas, qui n'a pas été prévu par la législation, il serait naturel de se décider par les prin-
Nap. cipes du droit commun, qui ne permettent pas que la pres-
2257. cription coure, à l'égard d'une créance qui dépend d'une condition, jusqu'à ce que la condition arrive; dans la réalité, le réassureur n'est en effet qu'un obligé conditionnel; il promet de payer une perte à l'assureur primitif, si celui-ci est tenu de payer; le réassuré doit donc avoir un délai pour agir. Nous

(1) Rej., 10 pluviôse an XII, D. 1, 324.

ne croyons pas qu'il puisse invoquer le délai, dont l'assuré primitif a joui à son égard. Les motifs qui servent à le fixer ne recevraient pas une juste application dans ce cas; l'assureur, à qui on délaisse, n'a pas besoin pour exercer son action en garantie contre le réassureur d'un temps plus long, si le naufrage est arrivé sur des côtes éloignées, que s'il était arrivé dans le lieu qu'il habite. Mais on pourrait, par analogie des règles sur l'exercice des recours en matière de lettres de change, décider que celui qui a fait réassurer peut agir contre le réassureur dans un délai calculé comme si l'événement était arrivé dans le lieu où il demeure; et ce délai commencerait à courir du jour de la réception de la notification, qui a dû lui être faite par l'assuré primitif (1).

ART. III. — *Des effets du délaissement.*

849. L'effet du délaissement est de transférer à l'assureur, malgré lui, la propriété des choses qui lui sont délaissées, et Com.
de l'obliger au payement de ce qu'il a promis à l'assuré, ainsi 385.
que des frais de sauvetage (2), conformément aux règles qui seront expliquées n° 869, et à celles que nous donnerons dans la section suivante. Nous parlerons, dans le chapitre IV, des exceptions que l'assureur peut opposer; nous nous bornerons à expliquer ici les effets du délaissement, qui doit être inté- Com.
gral, pur et simple, irrévocable, et qui subroge l'assureur 372.
dans les droits de l'assuré, relativement aux choses délaissées.

Dist. 1. *Le délaissement ne doit pas être partiel.*

850. Le contrat d'assurance est indivisible. L'assureur n'a pas assuré par parties, mais en leur totalité, les choses ou la portion de choses qu'il a prises à ses risques; ainsi il faut lui en faire le délaissement en entier, ou se borner à lui demander simplement la réparation des avaries éprouvées. Par exemple, Pierre se fait indéfiniment assurer dix mille francs sur facultés ou sur *telles* et *telles* marchandises chargées dans

(1) Rej., 1er juin 1824, D. 1, 324, paraît contraire.
(2) Rej., 27 décembre 1830, D. 31, 1, 159.

un navire, sans rien distinguer; il ne peut délaisser *telle* espèce de marchandises, et retenir *telle* autre. Mais il faut que les objets aient été compris dans la même assurance. S'il en avait été fait de distinctes, quoique entre les mêmes assureurs et les mêmes assurés, il y aurait divers contrats qui n'auraient rien de commun; l'assuré pourrait retenir les objets garantis par l'un, et délaisser ceux qui forment la matière de l'autre; peu importerait qu'il y eût identité d'objets, d'assurés, d'assureurs et de primes. Par exemple, si par une police Pierre fait assurer des sucres, et par une autre des indigos, ou si par la même police il fait assurer distinctement et séparément *telle* somme sur des sucres et *telle* autre somme sur des indigos, il pourra retenir l'un de ces objets et délaisser l'autre, parce que ce sont deux assurances distinctes l'une de l'autre.

Mais on peut être incertain sur les signes auxquels on reconnaîtra s'il y a plusieurs assurances. Lorsqu'il n'existe qu'une seule police, il faut distinguer si tous les objets qui y sont compris ont été assurés moyennant une somme unique, ou si chaque nature d'objets a été assurée pour une somme distincte. Dans le premier cas, il n'y a qu'une assurance; dans le second, il en existe plusieurs. Quand il y a des polices distinctes, on en conclut ordinairement la multiplicité
Nap. des assurances. Mais, comme dans tous les contrats l'inten-
1156. tion des parties doit toujours être la première des règles d'interprétation, s'il paraissait par les termes des actes ou par les circonstances que l'une des polices n'est que la suite ou le complément de l'autre, elles ne formeraient ensemble qu'une assurance indivisible. Cette règle s'applique également au cas où l'assurance a été faite par la même police sur corps et facultés. Si les sommes assurées sur chacun de ces objets sont distinctes, on peut délaisser le corps et conserver le chargement; si au contraire on a fait assurer le tout pour une somme unique, et que le navire fasse naufrage, on ne peut retenir en tout ou en partie les marchandises sauvées, et délaisser le corps naufragé.

851. Il est bien entendu, au reste, que ce n'est pas contrevenir à cette règle que de faire le délaissement à divers assureurs jusqu'à concurrence seulement du risque pris par chacun d'eux, et même, s'il y a un découvert, c'est-à-dire une portion qui n'ait pas été assurée, de la conserver; car un assuré est assureur envers lui-même pour tout son découvert. De même, si ce n'est point le chargement entier ni un objet particulier du chargement qui ait été assuré, mais une quotité, par exemple le tiers, le quart, le délaissement sera fait aux assureurs des portions indivises qu'ils ont assurées, c'est-à-dire du tiers, du quart, etc.; et l'assuré entrera en répartition avec eux sur la valeur des objets sauvés pour son découvert, chacun en proportion de son intérêt et au marc le franc, ainsi que nous l'avons dit n° 760.

On a vu, n° 779, que dans le cas où l'assuré a droit de faire échelle, s'il décharge partie des marchandises assurées en route, le risque se réduit à celles qui sont à bord. Il s'ensuit qu'en cas de perte il n'est pas obligé de faire le délaissement des marchandises déchargées à terre dans le cours du voyage. On distingue alors deux cas. Si les marchandises, qui lors du sinistre étaient dans le navire, sont d'une valeur égale aux sommes assurées, l'assureur n'a point à se plaindre : il doit remplir son engagement entier, moyennant l'abandon qui lui est fait de ce qui est sauvé du sinistre; peu importe qu'on eût auparavant chargé plus ou moins de marchandises. Si la valeur des effets, qui lors du sinistre se trouvent dans le navire, n'égale pas la somme assurée, l'obligation de l'assureur ne subsiste que jusqu'à concurrence de leur estimation; l'abandon comprendra seulement les marchandises, qui au moment du sinistre étaient dans le navire, et l'assureur ne Com.
sera tenu que jusqu'à concurrence de cette valeur. 362.

Quelques exemples vont rendre sensible l'application de ces principes. Un chargement de la valeur de trente mille francs a été assuré au départ pour cette somme, avec clause de faire échelle. Un tiers des marchandises a été déchargé en route; il y a sinistre majeur pour le surplus. Dès l'instant du

déchargement intermédiaire, les risques de l'assureur n'ont plus porté sur le tiers sorti du navire. L'assuré ne peut donc réclamer que les deux tiers de la somme assurée, c'est-à-dire vingt mille francs; mais aussi il ne doit délaisser que les marchandises qui étaient restées sur le navire. Nous ne pensons pas qu'il y ait plus de doute dans l'hypothèse suivante : Pierre a expédié de France pour l'Espagne, et de là pour la Martinique, un chargement qu'il a fait assurer en entier au départ, à prime liée, pour l'aller et le retour, sur estimation de vingt-cinq mille francs. Le navire arrive en Espagne, y vend son chargement, et repart pour la Martinique après avoir, avec le produit de ce chargement qui ne valait que vingt-cinq mille francs au départ, acheté des marchandises pour une valeur de cinquante mille francs. Par suite d'un naufrage arrivé dans ce trajet, la moitié de la cargaison périt. Pierre ne sera pas obligé de délaisser tout ce qui sera sauvé, comme reste d'un chargement qui dans son entier représentait la valeur assurée. Le chargement assuré, qui valait vingt-cinq mille francs au départ, ayant été vendu réellement ou par échange en Espagne pour une somme de cinquante mille francs, les vingt-cinq mille francs de bénéfice sont un profit acquis appartenant à l'assuré, un découvert dont il pouvait même faire l'objet d'une assurance, et dont il a pu par conséquent devenir son propre assureur. Il n'y aura donc lieu qu'au délaissement partiel, et à une répartition entre l'assureur et l'assuré, en raison de leur intérêt respectif. Il en serait autrement si la moitié des marchandises achetées en Espagne, au lieu de périr, avait été déchargée en route; la totalité de ce qui resterait dans le navire devrait être délaissée à l'assureur.

852. Le délaissement du navire comprend, comme il a été dit n° 816, le fret des choses sauvées. Si ce fret avait été payé d'avance, comme nous l'avons prévu n° 716, l'assuré en devrait le rapport, quoiqu'il eût stipulé avec les chargeurs la clause de non-restitution en cas de sinistre. Cette convention

entre les chargeurs et lui est étrangère au contrat d'assurance. Mais, dans ce dernier cas, il est évident que le rapport a lieu seulement jusqu'à concurrence de ce qui serait dû pour les marchandises sauvées; de sorte que s'il n'y a rien de sauvé dans l'accident qui cause la perte du navire, l'assuré ne devra aucun rapport, encore bien que par l'effet de déchargements successifs au cours du voyage le navire eût gagné des frets pour des sommes assez considérables (1).

Il y a plus : si des marchandises, dont le fret avait été payé d'avance avec la clause de non-restitution, périssaient dans l'accident qui cause la perte du navire, l'armateur conserverait ce fret, puisque les chargeurs ne seraient pas fondés à le répéter; et il ne serait pas obligé d'en faire l'abandon à l'assureur, puisque les objets, pour lesquels ce fret avait été payé, auraient péri et ne pourraient être considérés comme choses sauvées. Mais si ces objets ont été sauvés, l'assuré doit rapporter le fret à l'assureur. Ce dernier est exposé dans ce cas à éprouver une lésion, parce qu'un fret stipulé non restituable au chargeur, en cas de perte, est ordinairement fixé à un taux plus bas que lorsqu'il est restituable. Il semblerait juste alors d'accorder à l'assureur le droit d'exiger de l'assuré le fret des choses sauvées, d'après le cours du lieu où l'affrétement a eu lieu pour les objets de même nature et pour un semblable voyage, sans stipulation de non-restitution.

Il ne paraît pas qu'on prohibe la convention que le fret ne fera point partie du délaissement, quoiqu'elle semble s'éloigner un peu de l'esprit du contrat d'assurance, en ce qu'elle tend à faire de ce contrat un moyen de bénéfice pour l'assuré. Mais la stipulation d'une prime plus forte compense ce que la chance de l'assureur a de moins favorable, et on peut dire qu'elle rétablit l'égalité du contrat.

Au surplus, le délaissement du fret est sans préjudice du Com.
droit des prêteurs à la grosse et des gens de mer, qui pour 271,
leurs loyers sont privilégiés, ainsi que des dépenses pendant 320.

(1) Rej., 14 décembre 1825, D. 26, 1, 22.

le voyage, que l'assureur doit acquitter sur le montant de ce fret. Par la même raison, si dans les cas prévus ci-dessus l'assuré ne délaisse pas le fret, il est tenu de payer les gens de mer sur ce fret, sans pouvoir exiger que l'assureur l'en rembourse, sous prétexte que le navire ou ses débris délaissés sont également affectés à leurs loyers. Si les gens de mer, par suite de la faculté qu'ils ont de se faire payer sur le navire et le fret, avaient reçu tout ou partie de ce qui leur était dû sur le prix des débris du navire délaissé, l'assureur subrogé à leurs droits pourrait répéter ces sommes sur le fret, surtout si ces loyers étaient dus pour une partie de voyage antérieure à celle qu'il a assurée (1).

Dist. 2. *Le délaissement doit être pur et simple.*

Com. 372. **853.** Le délaissement doit, comme nous l'avons dit n° 849, être pur, simple et non conditionnel; autrement il ne transférerait pas la propriété. L'assuré ne pourrait donc, en cas de prise, faire le délaissement de son navire, avec réserve que s'il est relâché il continuera de lui appartenir, même en s'obligeant de rendre avec intérêts à l'assureur la somme que celui-ci aurait comptée, ni l'obliger d'accepter un pareil délaissement.

Dist. 3. *Le délaissement est irrévocable.*

854. Le délaissement est pour l'assureur un mode d'acquérir; le consentement respectif de l'assureur et de l'assuré peut donc seul en anéantir les effets, à moins qu'il n'y ait eu erreur sur quelqu'une des choses essentielles, par exemple sur le fait de l'accident. Ainsi, un navire ayant été pris, l'assuré en fait le délaissement; le capteur rend ensuite sa prise, ou elle est recouvrée par tout autre voie; l'assureur jouira du bénéfice de ce délaissement sans que l'assuré puisse l'en priver sous prétexte que l'état de prise du navire a cessé; et, par identité de raison, celui-ci est en droit d'exiger le payement des sommes assurées, sans que l'assureur puisse s'en

(1) Rej., 3 juin 1828, D. 28, 1, 267.

défendre sous le même prétexte. Il en est de même si le navire, dont on a fait abandon pour cause d'arrêt de prince ou pour défaut de nouvelles, est relâché ou reparait ensuite; et enfin il en serait de même du chargement sur un navire qui arriverait à bon port pendant l'instance relative au délaissement. Mais, comme nous venons de le faire observer, il y aurait erreur, et par conséquent le délaissement serait nul, si l'assuré, croyant que son navire avait éprouvé un des événements qui donnent ouverture au délaissement, le signifiait à son assureur dans cette fausse persuasion. Il s'ensuit donc que, sauf ce cas d'erreur, l'assuré ne pourrait pas rétracter le délaissement, sous prétexte qu'il était conditionnel ou partiel, ou fait avant les délais. Ce que nous avons dit, nos 849 et suivants, n'est qu'en faveur de l'assureur; il n'est pas permis à l'assuré de revenir contre son propre fait.

Toutefois, de ce qu'il serait arrivé aux choses assurées l'un des accidents qui donnent lieu au délaissement, il ne faudrait pas conclure que l'assureur devient par ce fait propriétaire de ces choses, à la charge de payer le prix d'assurance. L'assuré seul, comme on l'a vu n° 837, a le choix entre le délaissement et l'action d'avaries; le fait du sinistre qui peut donner lieu au délaissement ne suffit pas plus que la connaissance qu'aurait eue l'assureur des intentions de l'assuré de délaisser; il faut que celui-ci ait notifié, ou du moins que Com.
par écrit l'assureur ait accepté la proposition du délaissement. 374.
Ainsi, sauf cette exception, l'assuré qui aurait eu l'intention de délaisser pourrait y renoncer tacitement en ne faisant point la signification exigée.

Le délaissement étant signifié et accepté ou jugé valable, la propriété des choses assurées est acquise à l'assureur du Com.
jour de la signification. Le jugement ou l'adhésion au délais- 385.
sement qui en tient lieu a un effet rétroactif; l'assureur est présumé avoir eu dès le principe la propriété des choses assurées. Si l'événement par lequel l'assuré a été privé de sa chose donne lieu à quelque indemnité contre un gouvernement ou contre des tiers, l'assureur acquiert ces droits, et

en est saisi pleinement, sans qu'aucune signification de transport soit nécessaire (1). Si plusieurs ont assuré le même objet, ils l'acquièrent en commun et proportionnellement, sans égard à l'antériorité ou à la postériorité des polices, qui n'est considérée qu'en cas de ristourne.

Dist. 4. *De la subrogation de l'assureur aux droits de l'assuré.*

855. Le délaissement rend, comme on l'a vu nos 836 et 849, l'assureur propriétaire des choses assurées, de même que si elles lui avaient toujours appartenu. Si donc ces choses avaient, avant l'événement qui a donné lieu au délaissement, souffert quelque avarie, dont il y aurait possibilité de se faire indemniser, soit par suite d'une contribution dans les cas prévus nos 742 et suivants, soit par action contre l'auteur ou le garant du dommage, l'assureur serait fondé à exercer tous droits d'action ou de réclamation qu'aurait eus l'assuré. Dans le cas où celui-ci aurait touché le montant total ou partiel de cette contribution ou de cette indemnité, il doit en faire compte à l'assureur. Si le capteur amenait les marchandises en France, et qu'il y eût lieu à la revendication autorisée par la déclaration du 22 septembre 1638, dont nous avons parlé n° 272, l'assureur pourrait l'exercer. Si la prise était jugée mal fondée, ou si le gouvernement du capteur, par suite de traités avec le gouvernement du capturé, accordait une indemnité, l'assureur de ce dernier aurait droit de la réclamer. Le plus souvent il arrive que, même avant le jugement définitif, les objets capturés sont vendus : c'est ce qui a lieu d'après la législation française, en vertu des articles 78 et suivants de l'arrêté du gouvernement du 22 mai 1803 (2 prairial an XI). L'assureur, en cas de mainlevée, recouvre ce prix, indépendamment des indemnités que, par suite de cette mainlevée ou des traités de paix, le capturé peut demander. Il est à cet égard subrogé à tous les droits de l'assuré; car, en acquérant la chose dont il paye le prix, il acquiert tous les accessoires.

---

(1) Rej., 4 mai 1836, D. 36, 1, 257.

On pourrait conclure de là que si l'assuré avait emprunté à la grosse sur les mêmes objets, sans toutefois que le prêt et l'assurance en excédassent la valeur, le prêteur devrait être payé avant l'assureur sur les choses délaissées, de même que nous verrons dans la suite qu'il a ce droit par préférence à l'emprunteur qui aurait un découvert. Mais si l'on considère que l'assuré aurait pu emprunter jusqu'à concurrence de la valeur entière, et que dans ce cas tous les prêteurs auraient Com.
concouru sur les choses échappées au sinistre, on sent qu'il 331.
y aurait une sorte d'injustice à refuser le même avantage à l'assureur. Si la rigueur des principes semble être contre lui, l'analogie et surtout l'intérêt d'encourager les assurances, bien plus utiles que les prêts à la grosse, réclament en sa faveur. Ainsi, supposons un navire d'une valeur de 50,000 francs : une ou plusieurs personnes l'ont assuré jusqu'à concurrence de 45,000 francs; le capitaine, pour le mettre en état de partir et pour acheter des victuailles, a emprunté 5,000 francs à la grosse : il y a sinistre, et les débris produisent 10,000 francs. Le prêteur à la grosse en recevra un dixième, c'est-à-dire 1,000 francs, parce que son capital prêté est en rapport avec le prix total du navire comme 1 est à 10, et qu'il ne peut prétendre des profits maritimes; l'assureur ou les assureurs recevront les neuf autres dixièmes. Ce que nous venons de dire du navire s'appliquerait à un chargement.

Ce principe est néanmoins modifié par une autre règle. Nous verrons qu'en cas de concours de plusieurs prêteurs Com.
ceux qui ont prêté dans la traversée sont préférés aux prêteurs 323.
avant le voyage commencé : on suivrait encore ici l'analogie, et le prêt fait pendant le voyage primerait, tant en capital que profits, les assureurs, parce qu'ayant été fait pour sauver la chose assurée il serait censé fait aux assureurs eux-mêmes.

§ II.

De l'action d'avarie.

856. Toute perte éprouvée, toute dépense faite par l'assuré à l'occasion des choses assurées, par suite d'un des

événements dont l'assureur est tenu, lorsqu'elle n'est pas de
Com. 397. nature à donner lieu au délaissement, donne à l'assuré l'action qu'on appelle action d'avarie. Ainsi, un navire est arrêté par ordre du souverain dont l'armateur est sujet, ou par ordre d'un souverain étranger; mais à l'instant même de cet arrêt, ou avant que l'assuré ait fait son délaissement, le gouvernement relâche le navire; il n'y a plus alors matière à délaissement : néanmoins, si l'indemnité accordée est insuffisante, par exemple si des marchandises ne sont pas payées un prix qui représente leur valeur primitive, le fret, la prime et les autres déboursés de l'assuré, celui-ci peut réclamer de son assureur la différence en perte par l'action d'avarie. Ainsi, lorsqu'un navire a été jugé innavigable, et que le capitaine en a loué un autre moyennant un prix excédant le fret convenu, cet excédant, les frais de déchargement, les pertes ou détériorations qui en résultent, sont des avaries à la charge de
Com. 393, 403. l'assureur. Il en est de même lorsque le navire échoue, mais sans bris, quant aux dépenses qu'il a fallu faire pour le relever, et aux dommages éprouvés par le corps et le chargement. Si pendant le cours de la navigation les besoins du navire forcent à vendre les marchandises d'un chargeur, celui qui les a assurées doit en payer le prix à ce chargeur. Ce principe ne serait pas modifié par la circonstance que l'avarie donne lieu à la contribution, dont nous avons parlé nos 742 et suivants; la considération que le chargeur a une action contre l'armateur ou contre le capitaine pour être indemnisé est indifférente (1); seulement, dans ces deux cas, l'assureur est subrogé aux droits de l'assuré pour agir contre l'armateur, comme on l'a vu n° 717, ou contre le capitaine et les chargeurs, dans le cas prévu n° 750; et si l'assuré a reçu quelque chose, il doit en faire déduction.

Com. 398. L'assureur et l'assuré peuvent, comme on l'a vu n° 774, faire telles conventions qu'ils jugent à propos, sur la manière dont les avaries seront supportées. Ils peuvent déclarer que

(1) Rej., 2 août 1827, D. 27, 1, 439.

l'assureur ne répondra que de *telle* espèce d'avaries, par exemple des avaries grosses seulement. Ils peuvent aussi changer la nomenclature que nous en avons donnée, comprendre sous ce nom *telle* avarie, qui par sa nature ne devrait pas être à la charge de l'assureur, ou en exclure *telle* autre, qui suivant le droit commun devrait être supportée par lui. Tout ici est laissé à la liberté des contractants. Nous ne pouvons offrir de règles que pour les cas où les parties ne se sont point expliquées.

L'assurance n'a pour objet que de réparer des pertes résul- Com.
tant de cas fortuits et imprévus. Ainsi, un assuré ne pourrait 350.
demander par action d'avarie que l'assureur l'indemnisât des pertes que lui fait éprouver le retard d'arrivée de ses marchandises, qu'un accident maritime aurait retenues en route, bien que cet événement ne lui permît plus de les vendre, ou ne le lui permît qu'avec perte. De même, l'assureur n'est tenu ni de la perte du fret, à moins qu'il n'ait été com-
pris dans l'assurance, conformément à ce que nous avons Com.
dit n° 817, ni d'acquitter aucun des droits imposés sur 354,
le navire et les marchandises, détaillés n° 712, sauf le cas 406.
d'exécution indiqué n° 773. Il ne faudrait pas néanmoins étendre au delà des justes limites la règle que l'assureur n'est pas tenu de réparer la perte du fret du navire assuré : cela s'entend seulement des non-valeurs, pour quelque cause qu'elles puissent arriver; mais lorsque le fret, comme accessoire du navire, a été soumis pour moitié, et le navire pour moitié, à contribuer aux grosses avaries, ce qui a été ainsi payé doit être remboursé par l'assureur du navire. Dans la règle, le navire seul aurait dû contribuer, et l'assureur devrait réparer cette perte; s'il n'a contribué que pour moitié, la contribution de l'autre moitié est représentée par celle du fret; c'est le fret qui acquitte la dette du navire : l'assureur du navire doit donc en indemniser l'assuré.

L'assurance, dont nous nous occupons dans ce titre, étant uniquement relative aux dangers résultant de la navigation, on ne peut mettre, sous le nom d'avaries, au compte de l'as-

Com. sureur, les détériorations de quelque espèce qu'elles soient,
350. même les frais résultant d'un arrêt de prince, avant le voyage commencé. Quant aux marchandises, les avaries qu'un tel
Com. événement produirait ne seraient au compte de l'assureur que
328, 341. s'il était arrivé depuis leur chargement dans des gabarres; si, après l'accident qui leur a occasionné des avaries maritimes, elles avaient été déchargées à terre, où elles en auraient éprouvé d'autres, il faudrait faire une ventilation pour ne mettre à la charge de l'assureur que les avaries maritimes. Du reste, lorsqu'il y a un découvert, l'avarie se répartit sur l'assureur et l'assuré de la manière indiquée n° 851.

857. L'action d'avarie étant l'action générale et propre à la nature du contrat d'assurance, et le délaissement n'étant, comme nous l'avons dit n° 837, qu'une faculté accordée à l'assuré, le choix lui appartient; et quel que soit le dommage éprouvé par l'objet assuré, il peut se contenter d'en demander l'indemnité par action d'avarie. Ainsi l'assureur ne peut repousser la demande que forme l'assuré, en prétendant qu'il y a lieu au délaissement, et que les formes prescrites pour qu'il soit admis n'ont pas été remplies. Il ne le peut, même en prouvant que l'action en délaissement lui serait plus avantageuse que l'action en avarie. En effet, il n'est pas toujours impossible que l'assuré ait un grand intérêt à préférer l'action en avarie au délaissement. Par exemple, Pierre a chargé sur un navire partant du Havre pour les colonies françaises des étoffes de coton d'une valeur de cinquante mille francs, qu'il a fait assurer. L'extrême besoin de cette étoffe lui fait espérer le double de son capital. Le navire échoue de manière à donner lieu au délaissement; mais Pierre est assez heureux pour que ses marchandises n'éprouvent que des avaries qui les déprécient au plus de dix mille francs, ce qui, vu l'extrême besoin, n'empêchera pas de les vendre, même dans cet état, avec un gros bénéfice. Au lieu d'un délaissement qui lui produirait cinquante mille francs seulement, c'est-à-dire son déboursé, il forme une action d'avarie pour dix mille francs,

montant du dommage, et vend ensuite ses marchandises à un taux excédant les cinquante mille francs assurés : son intérêt a donc été dans ce cas de se borner à l'exercice de l'action d'avarie.

858. Les parties pouvant stipuler ce que bon leur semble Com.
relativement à la réparation des avaries, il arrive assez sou- 398.
vent qu'on détermine une certaine quotité jusqu'à laquelle l'assureur ne sera tenu d'aucune réparation de dommages ou pertes, par exemple cinq ou dix pour cent. Cette franchise s'exerce sur la totalité de l'assurance, encore bien qu'une partie seulement ait éprouvé des avaries. Ainsi, supposons une assurance de quarante mille francs, avec clause qu'il y aura franchise d'avaries jusqu'à concurrence de dix pour cent : les trois quarts du chargement assuré sont déchargés et mis hors de risques; le reste éprouve une avarie de six mille francs; l'assureur poursuivi pour la réparer pourra déduire sur cette somme de six mille francs, non pas seulement dix pour cent de dix mille francs, qui ne s'élèveraient qu'à mille francs, mais dix pour cent des quarante mille francs assurés, c'est-à-dire quatre mille francs. Cette stipulation ne doit point être étendue hors des cas pour lesquels elle a été faite, et nous verrons, n° 862, qu'elle ne pourrait être invoquée en cas de délaissement pour autoriser une déduction au profit de l'assureur.

Les contractants peuvent aussi, comme on l'a vu n° 774, convenir que l'assureur ne supportera aucune avarie : c'est ce qu'on nomme la clause *franc d'avaries*. L'assureur n'est Com.
tenu dans ce cas que des pertes susceptibles de donner lieu au 409.
délaissement : mais aussi, une fois que les pertes sortent de la classe de celles qui ne donneraient lieu qu'à l'action d'avarie, l'assureur ne peut opposer la clause; ce n'est plus une perte modique qui fonde le droit de l'assuré, c'est une perte jugée entière ou presque entière; il recouvre la faculté d'agir et d'opter. A l'aide de ces principes on peut résoudre la question suivante. Un navire assuré avec la clause *franc d'avaries*

s'étant trouvé en danger de périr a été abandonné par son équipage, puis sauvé et ramené par un autre navire, auquel il est dû un droit de sauvetage. Les assureurs peuvent-ils refuser de payer ce droit, en se fondant sur la clause *franc d'avaries?* Nous ne le pensons pas. L'état dans lequel s'est trouvé le navire, au point de forcer les gens à l'abandonner pour sauver leur vie, est, comme on l'a vu n° 842, un véritable sinistre majeur, qui eût donné lieu au délaissement; or, dès qu'il est survenu un accident de nature à y donner ouverture, l'assuré, nonobstant la clause *franc d'avaries*, a droit de se faire indemniser par l'assureur. A la vérité, les choses assurées pourraient avoir éprouvé des détériorations avant l'événement qui a donné lieu au délaissement qu'il plaît à l'assuré de convertir en action d'avarie. Il est clair qu'elles ne sont point à la charge de l'assureur, et qu'il faudrait en opérer la déduction à son profit.

L'assuré doit, comme dans le cas de délaissement, justifier
Com. 383. que les marchandises perdues ou avariées, pour lesquelles il demande à être dédommagé, font ou faisaient partie du chargement qu'il a fait assurer : il doit aussi produire les preuves de l'accident qui donne lieu à sa demande, sauf aux assureurs la preuve contraire. On suit toutes les règles que nous avons données n°s 829 et suivants. Il en résulte, comme on l'a vu n° 264, que l'assuré qui aurait, faute de preuves suffisantes, succombé dans une action en délaissement ne pourrait plus agir en avarie par suite de la même police.

859. On doit distinguer, lorsqu'on estime la valeur des avaries, entre l'assurance d'un navire et celle des marchandises. La réparation des avaries du navire consiste à rembourser ou acquitter tout ce qu'il en a coûté pour remédier aux détériorations ou pertes occasionnées par fortune de mer (1). Mais il ne faut pas oublier que, suivant les principes expliqués n° 773, l'assureur répond seulement des acci-

(1) Rej., 3 novembre 1849, D. 49, 1, 177.

dents, et non de ce que le navire a perdu de sa valeur pour avoir plus de service qu'il n'en avait lors du contrat, ou parce que ses cordages ou autres agrès sont usés par l'effet ordinaire de la navigation. Faut-il en tirer la conséquence que l'assureur est fondé à opposer à l'assuré une déduction sur le montant intégral des réparations ou remplacements faits par ce dernier, et dont il lui demande le payement par action d'avarie? Une puissante raison d'équité semble militer pour l'assureur ; car, s'il est vrai qu'il ait promis et qu'il ne puisse se dispenser de payer le dommage causé par la tempête ou tout autre accident maritime, il n'a jamais entendu payer implicitement les détériorations que le navire ou ses agrès ont éprouvées par le simple usage ou par des causes qui sont à la charge de l'assuré. Par exemple, si un accident maritime a fait perdre un mât, des voiles, une chaloupe, qui avaient déjà servi pendant un temps plus ou moins long, et s'il a fallu que le capitaine en achetât de neufs, l'assuré qui en exigerait le prix intégral se trouverait faire un bénéfice, tandis que le but de l'assurance doit être seulement de réparer ce qu'il a perdu. Quelque graves que soient ces considérations, elles ne paraissent pas avoir frappé le législateur, et son silence ne semble point, à défaut de conventions des parties, avoir été suppléé par un usage assez général pour qu'on doive le considérer comme justifiant une demande en réduction de la part de l'assureur (1). Mais, précisément parce que la loi est muette et qu'il n'y a pas d'usage général qui en tienne lieu, il arrive fréquemment que les assureurs font une stipulation. Si la police s'est expliquée à cet égard, et en même temps a déterminé les bases et la quotité de la réduction, soit d'une manière uniforme pour toutes les avaries, soit d'une manière spéciale pour chacune d'elles, suivant leur nature, les conventions, quelles qu'elles soient, doivent être exécutées. Si les parties, tout en posant le principe d'une déduction pour la

(1) Cass., 13 juillet 1829, D. 29, 1, 300.

différence du vieux au neuf, n'en ont pas réglé le mode d'exécution, quelques difficultés assez graves peuvent s'élever. On ne peut raisonnablement prétendre que la déduction doive être calculée d'après le prix que la réparation ou le renouvellement d'objets perdus ou détruits a coûté dans le lieu où les dépenses ont été faites ; il en résulterait que dans bien des cas, et surtout lorsque ces dépenses ont eu lieu dans des pays étrangers, la déduction deviendrait tellement onéreuse à l'assuré qu'il n'aurait à recevoir aucune indemnité d'une perte que réellement il a faite. Ainsi, dans quelque lieu intermédiaire que les réparations ou les remplacements aient été opérés, ce n'est point au prix qu'il en a coûté dans ce lieu qu'il faudra s'arrêter.

Si nous supposons qu'un navire expédié du Havre pour aller dans la Baltique et après diverses échelles revenir au Havre ait été forcé par la tempête de se faire réparer ou d'acheter des objets de remplacement pour agrès perdus dans un port d'Angleterre où ces objets sont plus chers qu'en France, les experts, pour fixer la différence du vieux au neuf, évalueront ce que ces dépenses ou achats auraient coûté au Havre, et feront sur ce prix la déduction à la charge de l'assureur dans la proportion déterminée par le contrat, ou dans celle qu'ils croiront équitable d'après les circonstances, si les parties se sont bornées à stipuler cette déduction du vieux au neuf sans en déterminer la proportion.

Mais, dans cette hypothèse, nous supposons que le navire assuré revenant au lieu de son départ, et l'assurance portant sur le voyage d'aller et de retour, le lieu de départ et le lieu de reste sont les mêmes. Il peut en être autrement : par exemple, un navire a été expédié de Bordeaux pour Riga, lieu où doivent se terminer le voyage et l'assurance, et pendant sa traversée il a fait en Angleterre des dépenses de réparations ou d'achats d'objets perdus. Point de doute que le prix dépensé en Angleterre ne doive pas servir de base. Mais, le lieu de départ n'étant point le même que le lieu de reste, comme dans l'hypothèse précédente, est-ce au prix du lieu de dé-

part ou au prix du lieu de reste qu'il faudra s'en rapporter? Nous inclinerions pour ce dernier prix.

Il est évident que dans le cas où c'est le navire qui a été assuré la portion d'avarie commune à la charge du fret, d'après les principes expliqués n° 748, doit être supportée par l'assureur; il ne serait pas fondé à demander une division, sous prétexte que le fret n'était pas susceptible d'assurance. Dans la réalité c'est le navire assuré qui seul a contribué, et si la moitié de cette contribution a été payée spécialement par le fret, qui était le produit et le fruit civil du navire, ce mode de payement n'a rien changé au principe expliqué n° 856.

Quant aux marchandises, l'assureur n'a promis que d'indemniser de la proportion dans laquelle les événements maritimes en auraient diminué la valeur primitive. Pour arriver à connaître cette proportion, les choses assurées sont estimées eu égard à ce qu'elles vaudraient au moment où l'on opère, si elles étaient dans la même qualité qu'au départ (1). On fixe, d'après cette base, dans quelle proportion la détérioration ou la diminution a été éprouvée. Par exemple, un chargement de blé arrive à Marseille; il se vendrait vingt mille francs s'il n'était pas avarié, mais l'avarie éprouvée le réduit à dix mille francs. On établit, d'après cette dernière base, une règle de proportion entre cette évaluation et la valeur au temps du chargement, que nous supposons avoir été de douze mille francs, et en conséquence l'avarie est de six mille francs, parce que six mille sont à douze comme dix mille à vingt.

Lorsque les avaries, dont l'assureur doit indemnité, sont de la classe de celles qui donnent lieu à contribution, les estimations et opérations, dont nous avons parlé nos 746 et suivants, servent de base au règlement entre l'assuré et l'assureur, et, quoiqu'elles aient lieu en l'absence de ce dernier, elles l'obligent irrévocablement, à moins qu'il n'allègue une fraude ou qu'il ne prouve que l'assuré a sacrifié des droits certains et

(1) Rej., 21 avril 1830, D. 32, 1, 70.

évidents, tandis qu'il était tenu de faire tout ce qu'eût fait l'assureur pour arriver à une contribution impartiale. Mais il y a sur ce point deux remarques importantes. La première est que l'opération ne lie l'assureur qu'en ce qui concerne les bases et les résultats de la contribution. Par exemple, s'il prétendait qu'à tort on a laissé au compte du navire assuré, comme dépenses particulières, certaines dépenses, qu'une plus exacte discussion aurait dû faire entrer dans la classe des avaries communes, il ne serait pas recevable à critiquer le règlement, ou du moins il ne pourrait l'attaquer que par appel du jugement homologatif; mais il a le droit incontestable de soutenir que dans toutes les dépenses qu'on a laissées au compte particulier du navire, précisément pour ne pas les comprendre dans les avaries communes, il y en a qui ne sont pas de véritables avaries, ou qui ne sont pas de l'espèce de celles que la police mettait à sa charge. En un mot, les rapports de l'assuré et de l'assureur ne sont point modifiés par le règlement d'avaries fait pour opérer la contribution, et les demandes comme les exceptions résultant de la police sont encore dans toute leur intégralité; de là il faut tirer la conséquence que le tribunal du domicile de l'assureur est seul compétent pour connaître de l'action en avarie, quel qu'ait pu être celui qui a fait la contribution aux avaries communes (1).

La seconde remarque est relative à la manière dont l'assureur doit indemniser l'assuré des avaries communes. Les bases d'après lesquelles les cochargeurs sont réglés en cas de contribution étant tout à fait différentes de celles qui servent à déterminer les rapports de l'assureur et de l'assuré, les principes de l'un ou de l'autre contrat doivent être combinés de manière qu'il n'en résulte aucune contradiction. Supposons des marchandises assurées pour 36,000 francs, prix de l'achat ou prix de l'évaluation, si elle est convenue par la police. Une moitié en est jetée, et, le navire étant sauvé par cette

---

(1) Rej., 16 février 1841, D. 41, 1, 157.

opération, une contribution a lieu : on évalue les marchandises sacrifiées au prix du lieu où l'on opère, et ce prix est porté à 24,000 francs, c'est-à-dire un tiers en sus de ce qu'elles ont coûté. Mais dans la contribution ces 24,000 francs ont contribué du quart, c'est-à-dire ont payé 6,000 francs, ce qui réduit la somme que recouvre l'assuré à 18,000 francs. L'assureur ne peut prétendre que l'assuré étant couvert de la valeur du prix que lui ont coûté ses marchandises, la seule qu'il ait pu faire assurer, il ne lui doit rien; l'assuré de son côté ne peut réclamer l'intégralité des 6,000 francs qu'il a payés par suite de la contribution. La première prétention ferait supposer qu'il n'est arrivé aucune perte, ce qui est démenti par le fait; la seconde serait contraire aux principes qui ne permettent pas d'assurer un bénéfice espéré, comme Com.
nous l'avons dit n° 765. Il faut donc opérer entre l'assureur 347.
et l'assuré de la même manière que si ce bénéfice n'eût point existé, et que dans la contribution les marchandises assurées n'eussent pas été estimées à un prix plus élevé qu'elles n'ont coûté, ou qu'elles n'ont été évaluées dans la police, lorsqu'on a pris cette précaution. Dans ce cas, l'assureur eût payé le quart de cette valeur, c'est-à-dire 4,500 francs. Le bénéfice espéré, qui n'a pas été ni pu être assuré, devient un découvert, qui contribue jusqu'à concurrence de sa valeur, et par conséquent l'assureur remboursera à l'assuré le quart de 18,000 francs assurés, c'est-à-dire 4,500 francs, et l'assuré, pour ses 6,000 francs de découvert, supportera 1,500 francs. Tous les principes seront ainsi respectés et conciliés. On peut présenter l'hypothèse inverse. La chose assurée valait 36,000 francs; moitié a été jetée, et lors de la contribution la totalité ayant été évaluée seulement 30,000 francs, d'après la valeur au lieu où l'opération se faisait, l'assuré a reçu 15,000 francs pour la moitié jetée. L'assureur sera obligé de payer la portion contributive que l'assuré a supportée dans les 15,000 francs qu'il a reçus; par exemple, si la répartition, d'après les bases expliquées n° 746, a été de 10 pour cent, l'assureur devra 1,500 francs; puis, comme la moitié

perdue était pour l'assuré un déboursé de 18,000 francs, moitié des 36,000 francs d'achat ou d'évaluation au moment de l'assurance, il lui payera encore 3,000 francs : total 4,500 francs; car, de même que l'assureur ne doit payer les choses assurées que d'après leur valeur au moment de la mise en risques, encore que le prix en ait augmenté, de même il doit ce prix, encore que la valeur des choses ait diminué.

On voit par là comment l'application de la même règle a lieu, soit que les marchandises offrent un bénéfice, soit qu'elles présentent une valeur inférieure au prix d'achat. Mais quelque incontestables que nous paraissent ces principes, ils ne peuvent être appliqués qu'au moyen d'une double opération, sur laquelle nous allons proposer nos vues, puisque le législateur n'a rien déterminé à cet égard. Il faut, comme nous l'avons dit, établir une comparaison entre ce que vaudraient les marchandises, si elles étaient restées dans le même état qu'au départ, et ce qu'elles valent par l'effet des avaries. La vente des choses assurées est certainement le moyen le plus sûr pour arriver à constater ce qu'elles valent dans leur état d'avarie : elle peut être provoquée par l'assuré ou son représentant, après avoir pris les mesures convenables pour conserver le droit d'indemnité contre l'assureur.

Lorsque celui-ci n'est pas sur les lieux et ne consent pas à ce qu'une vente soit faite à l'amiable, nous pensons que l'assuré s'exposerait à des contestations délicates ou à des soupçons, s'il se bornait à une vente de gré à gré. Le plus sûr serait d'y faire procéder par le ministère d'officiers publics, ou, si l'on avait de bonnes raisons de ne pas prendre cette mesure, d'employer au moins l'entremise d'un courtier. Le compte de cette vente, qui, dans notre opinion, devrait constater le prix brut et sans aucune déduction de fret, frais de décharge, emmagasinage, vente et autres semblables, deviendra la base d'après laquelle on reconnaîtra à quelle valeur les avaries ont réduit les choses assurées. Nous avons supposé des opérations faites hors de la présence de l'assu-

reur. Mais si lui-même ou ses représentants se trouvaient sur les lieux et requéraient une vente aux enchères, nous pensons que l'assuré ne pourrait s'y refuser, à moins de fortes considérations, dont les juges seraient appréciateurs, parce que de tous les moyens de constater la valeur à laquelle l'avarie a réduit les choses assurées, la vente aux enchères est évidemment le moins suspect. Les juges de la contestation, qui croiraient devoir rejeter la demande d'une vente aux enchères faite par l'assureur, n'auraient d'autre parti à prendre que d'ordonner une estimation par experts convenus, sinon nommés d'office. Nous supposons que l'assuré et l'assureur ne s'entendent pas; car, sans le moindre doute, ils peuvent prendre de concert toutes les mesures qu'ils voudront pour arriver à ce but d'une estimation.

Mais on n'a encore fait qu'une partie de l'opération. La valeur des marchandises dans leur état d'avarie est connue. Il faut maintenant avoir pour terme de comparaison ce qu'elles vaudraient si elles n'eussent pas été avariées. A cet égard deux positions différentes peuvent se présenter. Ou une partie des marchandises se trouve dans le même état de bonté qu'au moment de l'assurance, ou la totalité a été frappée par l'avarie. S'il existe une partie en bon état, on doit constater en quel rapport de quotité elle est avec la partie avariée; puis, on doit l'estimer; car nous ne croyons point que dans ce cas l'assureur puisse exiger, si l'assuré n'y consent, que cette partie soit vendue. Ce serait priver l'assuré des chances de sa spéculation sur des objets pour lesquels il ne réclame point d'indemnité. Une estimation contradictoire, si l'assureur est présent, ou ordonnée par le juge sur requête de l'assuré, est le seul moyen qui nous paraisse raisonnable, sauf le droit des parties de contester cette estimation. Si la totalité a été frappée d'avaries, on ne peut espérer y trouver un terme de comparaison. Il n'y aura donc d'autre parti à prendre que de faire déclarer par des experts ce qu'ils pensent que pourraient être vendus les objets assurés, s'ils étaient restés dans l'état constaté par les factures et autres documents. Quoique cette

mesure ne puisse pas toujours répondre à toutes les objections, elle nous paraît la seule admissible. Une fois qu'on est parvenu à connaître et le prix auquel pourraient être vendues les choses assurées, si elles n'avaient éprouvé aucune avarie, et celui qu'elles valent dans leur état d'avarie, on en établit la comparaison, dont le résultat est de prouver la quotité de l'avarie. Supposons l'estimation en bon état de 100,000 francs, et l'estimation en état d'avaries de 75,000 francs : la conséquence est que les choses assurées ont éprouvé un quart d'avaries.

Mais il n'en faut pas conclure que l'assureur ait à payer dans cette hypothèse ni plus ni moins que 25,000 francs. Il faut en revenir au principe sur l'assurance : savoir, que la valeur qu'avaient les choses à leur départ, ou qui leur a été donnée dans la police, suivant ce qui a été dit nos 815 et suivants, est la seule mesure d'après laquelle l'indemnité doive être payée par l'assureur. Or les marchandises valent souvent au lieu de leur arrivée beaucoup plus qu'à leur départ ; mais il peut se faire aussi que par l'effet de circonstances fréquentes dans le commerce elles vaillent beaucoup moins. Ces chances ne peuvent influer sur le sort de l'assurance. Si par exemple les objets assurés n'avaient été appréciés que 80,000 francs dans la police, ou, en cas de silence de cet acte, s'ils étaient reconnus n'avoir coûté que 80,000 francs, l'assureur devrait pour réparation des avaries le quart de cette somme seulement, c'est-à-dire 20,000 francs. S'ils avaient été appréciés ou étaient reconnus avoir coûté 120,000 francs, l'assureur devrait 30,000 francs. Tout cela est la conséquence du principe qu'entre l'assureur et l'assuré le règlement des avaries doit toujours avoir pour base le capital évalué dans la police, ou, à défaut d'évaluation de ce capital, la valeur réelle au lieu de l'assurance.

Nous avons supposé, dans tous les cas exposés ci-dessus, des ventes, des estimations, qui ne peuvent s'effectuer sans frais. Il s'agit de savoir par qui ils seront supportés. Dans notre système, le montant de la vente ou de l'estimation devrait

être porté intégralement et sans déduction des frais; autrement on n'arriverait pas à la vérité pour établir la proportion qui doit servir à fixer l'indemnité. Nous pensons que tout ce qui dans ces frais doit être considéré comme servant à établir les bases, d'après lesquelles l'indemnité sera payée par l'assureur à l'assuré, doit être à la charge de cet assureur; autrement l'assuré ne recevrait pas son indemnité entière, et le but principal du contrat qu'il a fait serait manqué. Qu'est-ce en effet que le contrat d'assurance de la part de l'assureur? La promesse de réparer le dommage éprouvé par l'assuré, comme si lui-même l'avait commis. Or, si quelqu'un causait à autrui un dommage quelconque, ne serait-il pas obligé de payer les frais d'expertise nécessaires pour en constater l'étendue? Ce qui dans ce cas serait la conséquence d'un délit ou d'un quasi-délit est ici la conséquence d'une convention; mais la règle est toujours la même.

Quoique jusqu'à présent nous ayons supposé que l'assurance couvrait la totalité des choses chargées appartenant à l'assuré, les mêmes règles suffiront pour le cas où l'assureur aurait garanti une somme sur une quantité d'objets valant beaucoup plus. Soit que le reste ait été couvert par d'autres assurances, soit qu'il ait formé un découvert pour l'assuré, la somme assurée serait la base à laquelle on appliquerait l'opération que nous avons indiquée; dans l'hypothèse ci-dessus, la perte serait de 5,000 francs : le reste de cette perte serait supporté dans la même proportion par les autres assureurs, ou figurerait au compte du découvert.

On a vu, nos 795 et 798, que des marchandises de diverses natures pouvaient être assurées par la même police. Chaque objet étant quelquefois par sa qualité propre, quelquefois par des circonstances extérieures, soumis à des chances différentes, doit former un règlement d'avaries spécial, auquel on appliquera les règles que nous venons de donner. A plus forte raison en serait-il ainsi de colis portant des marques distinctes, qui, tout en étant adressés au même consignataire et portés sur un même connaissement, par le même expédi-

teur, qui les aurait tous fait assurer dans une seule police, seraient cependant la propriété de diverses personnes. En un mot, il y a autant d'assurances distinctes qu'il y a de propriétaires distincts; et même, lorsqu'un seul propriétaire a des objets de diverses natures, il y a autant d'assurances que de choses différentes, comme nous l'avons dit n° 850.

L'avarie peut consister dans une simple diminution de quantité, qui n'altère en aucune manière la qualité du reste. Si cette diminution n'est pas de nature à être imputée au vice propre de la chose, suivant ce que nous avons dit n° 773, l'assureur doit une indemnité, d'autant plus facile à constater, que la quantité des choses chargées étant suffisamment établie, comme il faut le supposer, la proportion de la perte est une affaire de pur calcul.

Un changement dans le poids pourrait arriver dans un sens inverse, c'est-à-dire qu'il a pu augmenter, comme il arrive à certaines espèces de marchandises, dont l'humidité accroît la mesure ou le poids sans en altérer la qualité. Si cet événement est le seul qu'éprouvent les marchandises assurées, il ne peut y avoir de débat entre l'assuré et l'assureur; car le premier n'a rien perdu. Mais il peut arriver que les choses assurées aient éprouvé une avarie, et que l'augmentation de poids ou de mesure, si elle est prise en considération, produise une atténuation sur cette avarie. Supposons un chargement de 1,000 hectolitres d'avoine. Par l'effet du jet on en a perdu 100. Lorsqu'on se dispose à régler l'avarie de l'assuré à l'assureur, on procède au mesurage; et, par l'effet du gonflement que l'humidité procure facilement à l'avoine, ce mesurage donne à l'assuré 940 hectolitres. L'assureur n'est-il tenu de payer l'avoine que sur le pied d'une perte de 60 hectolitres, quand cependant il est bien établi qu'on en a jeté 100 à la mer? Nous ne le pensons pas. Le gonflement de l'avoine est un accident momentané, qui peut disparaître lorsqu'elle sera remise en un lieu sec; il ne doit pas tourner au profit de l'assureur pour diminuer l'indemnité dont il est tenu. Les experts doivent donc s'en tenir à la preuve de la quantité

chargée, de la quantité perdue, et opérer comme si les marchandises avaient conservé à l'arrivée le même poids ou la même mesure qu'au départ.

Jusqu'ici nous avons supposé des avaries qui affectaient matériellement les choses assurées. Mais il peut se faire que les choses, tout en arrivant en mêmes quantité et qualité qu'elles ont été expédiées, aient éprouvé pendant la traversée des accidents maritimes, qui les grèvent de charges ou de dépenses, dont il est juste que l'assureur indemnise l'assuré. L'exemple le plus frappant et le plus facile à saisir serait le cas où le capitaine, usant du droit dont nous avons parlé n° 644, aurait affecté les marchandises d'un chargeur à un emprunt à la grosse, devenu nécessaire pour mettre le navire et le chargement en état d'arriver à leur destination. Que cette affectation soit un accident maritime dont l'assureur doit indemniser l'assuré, c'est ce dont on ne peut douter (1); il ne s'agit que de voir comment l'assuré peut exiger son indemnité. D'abord est-il tenu de payer le prêteur, de manière à ne pouvoir agir en remboursement contre son assureur qu'en justifiant du payement? N'a-t-il pas le droit, après avoir donné à l'assureur les avertissements nécessaires, de rester tranquille et de laisser le prêteur poursuivre, si bon lui semble, la vente du chargement, après laquelle il agira en avarie contre son assureur?

Sans doute il peut avoir intérêt à prendre le premier parti, chaque fois qu'il lui paraîtra que le chargement a une valeur supérieure au montant du prêt à la grosse, et surtout à l'évaluation donnée par la police aux marchandises assurées. Mais il peut arriver aussi qu'à tort ou à raison il soit persuadé que le prix de la vente des marchandises affectées à l'emprunt ne sera pas suffisant pour payer ce prêteur; les variations du commerce et beaucoup d'autres causes peuvent assez souvent amener ce résultat. Il serait déraisonnable que dans ce cas l'assuré fût obligé de payer un emprunt supérieur à ce

(1) Rej., 4 novembre 1845, D. 45, 1, 424.

que les marchandises lui paraissent valoir, et à ce que d'après la police il a droit d'exiger de son assureur; ce serait le forcer à convertir en une dette pure et simple, et payable intégralement, un prêt qui par sa nature ne permet pas au prêteur de rien demander au chargeur au delà du chargement affecté. L'assureur n'y a aucun intérêt. Averti par l'assuré de l'état des choses, c'est à lui de voir s'il y a quelque avantage à libérer la marchandise, afin de lever l'obstacle qui empêche l'assuré de la recevoir. Celui-ci a donc le droit de refuser de faire un payement propre à libérer la marchandise, de laisser le prêteur en poursuivre la vente, et de réclamer ensuite son payement contre son assureur, non par action de délaissement, ainsi que nous l'avons expliqué n° 845, mais par action en avarie, et sous les franchises ou déductions stipulées en faveur de l'assureur par les clauses de la police.

En supposant que le prix de la vente soit supérieur au montant du prêt à la grosse, l'excédant net sera touché par l'assuré, qui recevra d'autant moins de son assureur. Si au contraire le montant de la vente ne suffit pas pour payer le prêteur, il se pourvoira comme il avisera, et s'il y a lieu, contre le capitaine et l'armateur, suivant les principes expliqués n° 663; mais il n'aura droit de demander au chargeur rien de plus que le produit de la vente.

Le résultat de cette vente provoquée par le prêteur deviendra du reste une chose indifférente aux rapports entre l'assuré et l'assureur. Si la marchandise est vendue moins qu'elle n'était évaluée dans la police, l'assureur devra néanmoins payer à l'assuré toute cette évaluation, sauf les déductions et franchises convenues; car dans le fait ce dernier a été privé de la chose assurée par un événement du nombre de ceux dont les assureurs répondent. Si la marchandise est vendue pour une somme plus forte, l'assureur ne devra toujours que ce qui a été promis par la police.

Le cas que nous venons d'expliquer n'est pas le seul dans lequel l'assureur soit tenu de réparer des dommages immatériels. Il y a divers événements mis à sa charge, soit par la loi,

soit par les conventions, qui n'ont pas d'autre caractère. Par exemple, lorsqu'un de ces événements oblige de rompre ou de changer de voyage, il est possible, et même ce cas sera fréquent, que les choses assurées arrivent dans un lieu qui n'était pas celui de leur destination, sans être dénaturées dans leur qualité ou diminuées dans leur quantité. Cependant ce fait cause un dommage à l'assuré, puisque l'expédition qu'il avait entreprise ne s'exécute pas, et que la force majeure dont répond l'assureur en a été cause. Dans ce cas, il y a lieu à une action d'avarie. Si l'assureur ne répond pas du succès de l'opération, en ce sens que, si les choses assurées arrivent à leur destination et que l'assuré les vende défavorablement, la perte sera pour ce dernier, il répond du moins des suites de l'événement qui a empêché cette opération de s'exécuter (1).

860. Assez souvent la police détermine le taux que les avaries devront atteindre pour donner lieu à la réparation. Lorsque les parties ont gardé le silence, la considération qu'une avarie serait si peu importante que les frais de significations, protestations, assignations et procédure tendant à la réclamer contre l'assureur, égaleraient la créance, a décidé le législateur à poser une limite, au-dessous de laquelle la demande cesse d'être recevable. On distingue, à cet égard, si l'assuré réclame de son assureur le remboursement de ce qu'il a été obligé de payer pour contribution aux avaries communes, dans les cas prévus nos 747 et suivants et 771, ou s'il réclame la réparation d'une avarie particulière. Au premier cas, si la somme pour laquelle les marchandises, valeurs ou objets qu'il avait fait assurer ont contribué, n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et de la totalité du chargement, il n'est pas recevable à en demander le remboursement à son assureur. Dans le second cas, la même fin de non-recevoir a lieu si l'avarie qu'il allègue n'excède pas un pour cent de la valeur des choses endommagées. Com. 408.

Lorsqu'il y a plusieurs assureurs par la même police, ce

(1) Rej., 14 mai 1844, D. 44, 1, 280.

calcul d'un pour cent s'établit sur l'intérêt total. Ainsi, par une même police, Pierre a assuré à Paul 30,000 fr. de marchandises, Jacques 20,000 fr., René 10,000 fr. ; l'avarie est de 590 fr. : comme elle n'excède pas 600 fr., qui seraient un pour cent de 60,000 fr., montant total de la police, il n'y a pas d'action en avarie. Il en serait de même quand les assurés seraient distincts dans la même police et avec le même assureur.

Si l'assuré, ne se faisant pas une juste idée de l'avarie dont il paraît fondé à demander la réparation, avait agi en justice, et si l'estimation constatait que l'avarie éprouvée par la chose assurée n'est pas d'un pour cent, il ne serait pas fondé à faire entrer en compte, pour produire cette proportion, les frais occasionnés par sa poursuite. Ainsi, dans l'espèce ci-dessus, où l'avarie ne serait à considérer qu'autant qu'elle excéderait 600 fr., on ne pourrait prétendre que la demande dût être admise, parce que les frais de justice étant de 100 fr., la créance de l'assuré s'élèverait à 690 fr. Mais cette décision, que nous croyons fondée sur la raison, ne nous paraîtrait pas applicable à la demande en remboursement d'avaries communes. La valeur des sacrifices faits, les frais d'estimation des choses jetées et de celles qui ont été sauvées, les frais de contribution, forment une masse de dépenses, qui ne sauraient être séparées les unes des autres. Lorsqu'une fois l'avarie excède un pour cent, l'assureur ne peut se dire affranchi jusqu'à concurrence de cette quotité en offrant de payer l'excédant : le but de la règle que nous avons donnée est qu'un intérêt infiniment petit ne soit pas considéré ; mais dès que la proportion exigée est atteinte, l'assuré doit être indemnisé en entier, à moins qu'il ne résulte de la convention que l'avarie n'est due que pour l'excédant.

L'assureur, qui a payé le montant des avaries, est, comme celui qui a payé la valeur entière de l'assurance dans les cas de délaissement, subrogé aux droits de l'assuré, si l'avarie qu'il répare donne lieu à quelque contribution ou indemnité, conformément à ce que nous avons dit n° 855. Les motifs sur lesquels

se fonde notre opinion ne sont pas les mêmes que ceux que nous avons donnés pour le délaissement; car, si le délaissement rend l'assureur propriétaire des objets assurés, il n'en est pas de même lorsqu'il n'y a lieu qu'à une action d'avarie : mais ils sont fondés sur les principes expliqués, n° 595, relativement aux assurances terrestres. Cette subrogation donne à l'assureur le droit d'agir contre toute personne qui par son fait aurait occasionné le dommage qu'il est obligé de réparer, ou qui par sa qualité se trouverait obligée d'indemniser l'assuré du prix des choses dont celui-ci se trouve privé, comme on l'a vu nos 663 et 771. On peut en conclure, conformément à ce que nous avons dit n° 845, que si l'assuré avait reçu du capitaine ses marchandises sans protestation, et sans avoir conservé dans les délais légaux l'action en indemnité, dont ce capitaine serait passible par la nature de l'avarie, il perdrait son action contre l'assureur.

861. Nous ne devons point terminer ce que nous avions à dire sur l'action en avarie, sans traiter une question importante et de nature à se présenter souvent. Il peut arriver que des avaries successives s'accumulent sur la chose assurée, au point d'excéder la valeur qui lui a été donnée dans la police; nous verrons même, n° 862, quels sont les principes à cet égard. Un assuré, voyant que toute la chose assurée est ainsi absorbée, pourrait en conclure qu'il a droit d'exercer le délaissement, et les juges, appréciant la nature ou le caractère des avaries, pourraient rejeter sa demande comme n'étant point dans les cas prévus.

S'il intente ensuite l'action en avarie, pourra-t-il être repoussé par l'exception de la chose jugée? Nous ne le croyons pas. Il est bien vrai que la nouvelle action a lieu entre les mêmes parties, l'assureur et l'assuré dénommés dans la police. Mais elle n'a ni la même cause ni le même objet, conditions sans lesquelles il n'y a pas lieu à l'exception de la Nap.
chose jugée. Le délaissement est essentiellement translatif de 1351.
la propriété des choses de la personne de l'assuré à la per-

sonne de l'assureur; l'action en avarie n'opère aucune mutation de propriété. Si, après le délaissement, les choses étaient recouvrées et offraient une valeur supérieure à ce que l'assureur a payé, le bénéfice serait pour lui; si, après le jugement de l'action d'avarie, les objets étaient recouvrés, ils seraient pour l'assuré, qui devrait rendre tout ou partie de ce qu'il a reçu de l'assureur. L'action en délaissement est une simple faculté, dont l'assuré peut user, pourvu qu'il se trouve dans certains cas prévus : l'action en avarie est générique; c'est la véritable action résultant du contrat d'assurance. Si donc l'assuré s'est trompé en se croyant dans le cas exceptionnel qui lui permet d'user du délaissement, la seule chose que juge la décision qui rejette sa demande, c'est qu'il ne se trouve point dans ce cas. Lorsqu'il use ensuite de l'action d'avarie, il ne reproduit pas la même demande (1). Peut-être en serait-il autrement si le jugement reconnaissait que l'assuré était bien dans le cas du délaissement, mais qu'il l'a demandé trop tard, et que son action est prescrite. La question soumise aux juges n'était point de savoir si ou non l'assuré est dans un des cas qui lui permettent de délaisser. Ce point a été reconnu affirmativement; mais, comme l'assuré se trouvait avoir deux actions également fondées, dont cependant une seule pouvait être intentée, on pourrait prétendre qu'ayant choisi l'une de ces actions, il a dû l'intenter dans les délais qui y étaient propres, qu'il a consommé son droit d'option, et qu'après avoir succombé sur le délaissement qui a été jugé prescrit, ou qui a été rejeté faute de preuves, il n'est pas recevable à former l'action d'avarie (2). Quoique la jurisprudence paraisse incliner vers cette solution, nous ne dissimulons point qu'elle est susceptible de controverse, et nous serions porté à ne pas même admettre l'exception de chose jugée dans cette seconde question.

---

(1) Rej., 14 mai 1844, D. 44, 1, 281. Rej., 22 juin 1847, D. 47, 1, 218.

(2) Rej., 26 mars 1823, D. 23, 1, 380.

SECTION V.

Comment et quand l'assuré peut exiger son payement.

862. La connexité des matières nous a déjà entraîné à traiter dans ce qui précède, et notamment nos 770 et suivants, plusieurs questions relatives à l'obligation contractée par l'assureur de payer à l'assuré une somme ou autre valeur pour réparation du dommage éprouvé. Il nous reste à indiquer plus particulièrement quelles sommes l'assuré doit payer et dans quels délais.

Un principe qu'il importe de ne pas perdre de vue, c'est que l'assureur doit en entier ce qu'il a promis; mais, pour fixer ce qu'il doit, il ne faut pas oublier la variété des clauses que peut produire la liberté indéfinie laissée aux parties dans la formation de leurs conventions. Un assureur peut, comme nous l'avons dit n° 821, moyennant une prime stipulée, s'obliger à réparer toutes les pertes qu'éprouveront les marchandises d'une personne dans des temps et des circonstances déterminés. Il peut s'obliger à ne réparer ces pertes que jusqu'à concurrence d'une certaine somme.

Dans le premier cas, l'assurance est ce qu'on appelle *indéfinie;* dans le second cas, elle est *limitée.* Les juges, auxquels appartient l'appréciation et l'interprétation des conventions des parties, auraient à examiner dans quelle hypothèse l'assureur a entendu se placer (1). On ne peut donner de règles à cet égard; il suffit de dire que, s'il n'est pas indispensable que l'assurance indéfinie ait été stipulée d'une manière expresse, l'intention des parties doit au moins être claire et évidente. S'il y avait quelque incertitude, ce serait en faveur de l'assureur et à sa décharge qu'il faudrait faire l'interprétation. Assez souvent la manière dont la prime a été stipulée sert à lever tous les doutes. Lorsqu'elle est à *tant* pour cent d'un capital déterminé, il est probable que l'assureur n'a voulu garantir que ce capital, parce qu'il y a une présomp-

(1) Rej., 15 décembre 1830, D. 31, 1, 17.

tion naturelle que les parties entendaient proportionner l'indemnité de l'assureur à l'étendue des risques qu'il courait.

En supposant que le caractère de l'assurance *indéfinie* ou *limitée* ait été déclaré et fixé par les juges de la contestation, il faut en indiquer les effets. Dans l'assurance indéfinie, quelque grand que soit le mal, quand même des dépenses considérables s'accumuleraient au point d'excéder la valeur de la chose assurée, et seraient en dernier résultat suivies d'une perte totale qui donnerait lieu au délaissement, l'assureur devrait acquitter toutes ces dépenses et payer encore la valeur de la chose perdue. Il n'y a rien en cela de contraire à l'essence du contrat d'assurance, puisque l'assuré ne profite point de ces dépenses et qu'elles sont pour lui une mise hors; c'était à l'assureur à prévoir cette chance, et à stipuler une prime assez élevée pour équivaloir à l'étendue des risques. Dans l'assurance limitée, l'assureur n'est tenu de payer que
Com. 393. la somme promise, quelque considérables que soient les pertes ou dépenses extraordinaires causées par force majeure, que l'assuré aurait supportées (1).

Il y a cependant des cas spéciaux, dans lesquels l'assureur se trouve en résultat perdre au delà de la somme qu'il a promise; ils sont la conséquence d'autres positions faciles à expliquer et à justifier. Le premier est celui que nous avons déjà prévu, n° 839, relativement à la prise. Mais cette chance, qu'un assureur qui a pris la composition pour son compte court de perdre plus que la somme originairement promise, n'est point la conséquence du contrat primitif. La prise avait causé la perte et donné lieu au délaissement, par l'effet du-
Com. 396. quel il n'aurait rien payé de plus que ce qu'il avait promis, s'il n'avait pas voulu prendre la composition pour son compte. En y consentant, il a formé un nouveau contrat d'assurance, dont il subit tous les effets si la chose périt ultérieurement, mais dont aussi il recueillera les chances favorables. Le second cas a lieu lorsque, le navire ayant fait naufrage, l'as-

(1) Cass., 8 janvier 1823, D. 23, 1, 3.

sureur procède au sauvetage, et par l'effet des dépenses exorbitantes qui en résultent, ou d'événements qui feraient ultérieurement périr les choses sauvées, ne recouvre pas de quoi en payer les frais. Mais c'est encore la conséquence d'un principe étranger à l'assurance. Le naufrage a donné lieu au délaissement, les choses naufragées sont devenues la propriété de l'assureur, le recouvrement s'est fait à son compte; s'il entreprend de les sauver, c'est à ses frais, et les conséquences fâcheuses qui s'ensuivraient, résultant du principe qu'une chose périt pour le compte de son propriétaire, sont étrangères au contrat d'assurance, d'après lequel l'assureur a dû ou doit payer intégralement à l'assuré la somme promise. Nous parlerons, n° 869, de l'hypothèse dans laquelle, le sauvetage étant fait par l'assuré, les frais excéderaient la Com.
valeur des choses sauvées. 481.

L'assureur ne peut faire subir à l'assuré d'autres déductions que celles dont on est convenu. Ainsi, lorsqu'une assurance a été faite avec la clause *franc d'avaries* jusqu'à concurrence de 2 ou 4 pour 100, l'assureur poursuivi par action d'avarie doit payer toute la perte, moins ces 2 ou 4 pour 100. Mais si l'accident est d'une nature telle qu'au lieu d'une action en avarie l'assuré agisse par voie de délaissement, il a droit d'exiger la totalité de la somme promise, sans déduction, à moins qu'on n'eût expressément stipulé que cette déduction aurait lieu, même en cas de délaissement (1).

863. L'assureur doit, comme on l'a vu n° 848, payer dans le délai convenu : s'il n'y en a point eu de stipulé, dans les trois mois du jour du délaissement signifié, ou, s'il n'a Com.
pas été accompagné des déclaration et signification dont nous 382.
avons parlé n° 847, dans les trois mois à compter du jour où cette condition a été accomplie.

Si depuis l'accident qui a donné lieu au délaissement le capitaine avait, conformément à ce que nous avons dit n° 643, fait des avances, des emprunts, ou contracté des dettes pour

(1) Rej., 8 février 1831, D. 31, 1, 89.

les besoins, sauvetage, conservation, emmagasinement, etc., des choses délaissées, l'assureur en serait tenu : car le délaissement, par un effet rétroactif, le rend propriétaire des choses délaissées du jour de l'événement, et tout ce qui a eu pour objet leur conservation est à sa charge.

Nous venons de voir de quel délai légal jouissait l'assureur pour payer ce qu'il a promis, lorsqu'il est attaqué par voie de délaissement. S'il n'est poursuivi qu'en action d'avarie, il ne jouit pas de ce délai et doit payer immédiatement après le règlement, conformément aux principes expliqués n[os] 183 et suivants.

Les droits de l'assuré contre l'assureur peuvent se prescrire, et les délais sont différents selon l'espèce d'action qu'il
Com. s'agit d'exercer. L'action en délaissement se prescrit par l'ex-
373, piration des délais indiqués n° 848. Il n'en est pas de même
431. de l'action en avarie : elle dure cinq ans, qui courent à comp-
Com. 432. ter de la date de la police, c'est-à-dire du jour de sa signature, encore qu'elle ait été close postérieurement. On a dérogé en ce cas aux règles ordinaires, qui veulent que si un
Nap. droit dépend de quelque événement, la prescription ne coure
2257. que du jour qu'il est arrivé. Au surplus on doit suivre sur l'interruption de cette prescription et ses effets ce que nous avons dit n° 240.

Mais nonobstant ce temps de durée de l'action l'assuré perd son recours contre les assureurs, s'il reçoit les marchandises
Com. sans protestation (1); cette protestation doit être faite, comme
435, 436. celle dont il est question n[os] 845 et 861, dans les vingt-quatre heures, et être suivie d'une assignation dans le mois (2), sauf les prorogations accordées en raison des distances, ainsi qu'on l'a vu n° 846.

---

(1) Rej., 21 avril 1830, D. 32, 1, 70.

(2) Cass., 27 novembre 1822, D. 23, 1, 123.

CHAPITRE IV.

Des actions et exceptions de l'assureur.

864. La principale action de l'assureur contre l'assuré est, comme on l'a vu n° 786, pour le payement de la prime; elle dépend des conventions. Si la prime a été promise pour n'être payée qu'en cas d'heureuse arrivée, ou pour se compenser en cas de sinistre avec le prix dû par l'assureur, c'est l'événement qui décide si l'assureur a une action pure et simple contre l'assuré, ou si la compensation de la prime ne sera pas faite jusqu'à concurrence avec le prix qu'il doit à l'assuré pour réparation des pertes éprouvées par ce dernier. De quelque manière qu'elle soit exigible, la prescription a lieu par l'expiration du délai de cinq ans à compter du jour de la Com. signature de la police. C'est encore une modification à la 432. règle du droit commun sur les prescriptions; car, d'après cette règle, la prime, pour le payement de laquelle un terme a été convenu, ne devrait être prescrite que par cinq ans à Nap. compter du jour de l'exigibilité. 2261.

Mais dans tous les cas la demande de l'assureur est susceptible d'une exception de la part de l'assuré, fondée sur une circonstance spéciale, dont il est convenable de parler ici. Dans la règle, la prime une fois convenue, quels que soient l'époque et le mode de payement stipulés, devrait rester invariable, ou du moins n'être assujettie qu'aux diminutions ou augmentations stipulées. La nature aléatoire de la convention semble même s'opposer à ce que le raccourcissement de voyage puisse être un motif pour l'assuré de demander une Com. réduction de prime. Néanmoins, lorsque des marchandises 364. sont assurées pour une seule et même prime d'aller et de retour, ce qui s'appelle *prime liée,* et que l'assuré ne fait pas Com. de chargement de retour, ou ne charge que pour une valeur 356. inférieure à celle qu'il avait annoncée, soit volontairement, soit par l'effet d'une force majeure, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, sauf les conventions différentes des parties. Par exemple,

Pierre a assuré par prime liée soixante mille francs pour aller et retour à dix pour cent, ce qui fait six mille francs. Le chargement pour l'aller a été effectivement de soixante mille francs; mais il n'y a pas eu de retour : il ne peut exiger que les deux tiers de la prime, c'est-à-dire quatre mille francs. Mais s'il y avait eu retour de trente mille francs, on supposerait que le chargement est complet pour l'aller et le retour jusqu'à concurrence de cette somme; et l'assureur recevrait d'abord trois mille francs de prime. Quant aux autres trente mille francs, on agirait comme si cette somme avait été assurée pour l'aller et le retour, et qu'il n'eût été fait aucun retour; et la prime serait sur cette partie réduite à deux mille francs. Cette modification n'a lieu que dans le cas où le voyage d'aller a été accompli; car, si le navire périssait en allant, le défaut de retour ne pourrait être invoqué par l'assuré pour diminuer la prime, puisque le contrat ayant reçu son exécution l'assureur serait obligé de payer la totalité de la perte. Il n'y a pas lieu à cette modification relativement à l'assurance du navire. Le voyage d'aller et de retour est considéré comme un seul voyage; le défaut de retour est jugé par les principes ordinaires.

L'assureur pourrait encore avoir à agir contre l'assuré, sans attendre le résultat d'aucun événement, s'il avait à demander la nullité de la police pour défaut de formes ou pour toute autre cause qui vicie les contrats en général, ou, comme on l'a vu n° 783, en prouvant que l'assuré savait ou était présumé savoir à l'instant de cet acte que les choses assurées avaient péri. Mais il peut en faire aussi la matière d'exceptions, et c'est ce qui arrive le plus souvent.

865. Hors les cas où la prime est payable avant l'événement, et ceux où il voudrait invoquer la résolution du contrat, l'assureur n'a que des exceptions à faire valoir. Il est débiteur de l'obligation de réparer des pertes, et n'a rien à faire que d'attendre le moment où cette réparation lui sera demandée. Alors, non-seulement il peut, lorsqu'un délaissement

lui est signifié, prétendre qu'il n'y a lieu qu'à une action d'avarie, mais encore soutenir que l'assuré n'en peut exercer aucune, soit en contestant la réalité des dommages dont la réparation est demandée, soit en prétendant qu'ils ne sont pas du nombre de ceux dont il doit répondre, ou qu'ils ne sont point arrivés dans le temps et le lieu des risques, soit en soutenant que la quantité ou la valeur des choses chargées n'égalait pas le montant de l'assurance, et faire réduire la Com. somme qui lui est demandée à la valeur du chargement ou de 336. ce qui en restait à assurer, s'il y avait de précédentes assurances. Le droit d'invoquer ces exceptions ne cesse point par la circonstance que la police étant au porteur ou négociable, les actions qui en résultent seraient exercées par un autre que par celui qui a figuré dans la convention comme assuré. Elles sont inhérentes au contrat et peuvent être opposées au cessionnaire, conformément à ce que nous avons déjà dit ci-dessus n°s 313 et 797. Mais l'assureur qui, après avoir payé sans réserves, voudrait, en prétendant qu'il ne connaissait pas ses droits, répéter ce qu'il a payé, n'y serait pas admis, conformément à ce que nous avons dit n° 434, à moins que le dol de son adversaire ne l'eût privé de cette connaissance.

Nous avons vu dans le chapitre précédent comment les faits allégués par l'assuré, qui intente une action en délaissement ou d'avarie, devaient être prouvés, et l'analogie ne nous a pas permis d'en séparer quelques développements sur les exceptions que l'assureur peut lui opposer. Nous consacrerons le chapitre suivant à traiter des exceptions résultant du défaut de risques, ou de l'insuffisance des choses qui y auraient été exposées, qu'on appelle *ristourne*. Il ne sera donc question ici que des exceptions de l'assureur fondées sur ce que les pertes, dont l'assuré demande la réparation, ne sont ni de la nature prévue ni arrivées dans les temps et lieux convenus.

866. Les diverses espèces de risques dont l'assureur est chargé, les modifications ou extensions que les parties peuvent y apporter, développées dans les chapitres premier et

second, les règles déjà données sur les obligations de l'assuré, sont la source et le fondement des exceptions de l'assureur.

Non-seulement il ne répond pas des pertes, qui, suivant ce que nous avons dit n° 771, ne peuvent par leur nature être mises à sa charge, mais encore il peut arriver que des accidents de nature à y être mis, ayant été causés par le fait ou la faute de l'assuré, délient l'assureur de toute garantie. Ainsi la confiscation, qui, considérée en elle-même, est le résultat d'une force majeure à la charge de l'assureur, comme on l'a vu n° 772, pourra être une exception en sa faveur, s'il prouve
Com. 352. qu'elle provient de la faute de l'assuré, ou qu'il n'a pas dû s'attendre à ce risque par la manière dont la nationalité du navire ou des marchandises a été désignée ou entendue, quand même l'assuré l'aurait induit ou laissé en erreur sans mauvaise foi. Cette même perte ne serait point davantage à sa
Com. 353. charge si elle provenait de la faute du capitaine, lorsque la police ne contient pas la clause de baraterie. Elle serait au contraire un cas fortuit dont il répondrait, si elle était reconnue être un fait de violence ou d'injustice. C'est donc par les circonstances et les principes du droit des gens qu'il faudrait décider si un capitaine, qui aurait refusé de laisser visiter son navire par un navire étranger en pleine paix, et dont ce refus aurait occasionné la prise ou l'arrêt, peut être réputé en faute. Il appartient aux juges du fond d'apprécier si une prise résulte de guerre ou de piraterie, lorsque la police exclut ce dernier risque (1). Il importe au surplus de faire observer que, nonobstant le jugement rendu sur ce point en pays étranger, la partie intéressée pourrait soumettre de nouveau la cause aux tribunaux français, que cette décision ne lierait aucunement. Ce principe n'est pas en contradiction avec ce que nous avons dit, n°s 606 et 842, sur le cas de la décision rendue par une autorité française compétente, toujours considérée à l'égard de l'assureur comme une force majeure,

(1) Rej., 6 avril 1831, D. 31, 1, 137.

quelque évidemment injuste qu'elle pût être. Au premier cas, la décision de cette autorité a commandé l'obéissance, et le dommage qui en résulte est force majeure; il suffit que l'assuré en justifie. Au second, la même force majeure a existé, mais il y a doute sur son principe. Si une autorité étrangère, quelquefois intéressée à justifier des actes arbitraires, avait déclaré que la confiscation a eu lieu pour la violation des lois du pays, la question n'en resterait pas moins intacte; il faudrait la décider de nouveau en France, sauf aux intéressés à recourir vers le souverain dont ils sont sujets pour qu'il fasse valoir leurs droits auprès de celui qui leur a causé quelque tort.

Lorsqu'un navire a péri, qu'il a échoué, qu'il a été déclaré innavigable, ou que des marchandises ont éprouvé des avaries par les eaux de la mer, l'assureur, sans nier ces faits, peut prétendre que le navire est parti en mauvais état : que c'est à ce mauvais état et non à des accidents que la perte ou le dommage est dû. Pour lever beaucoup de difficultés dans ce cas, il convient de rappeler que le navire doit avoir été visité avant le départ, ainsi qu'on l'a vu n° 630. S'il n'est pas justifié de cette visite, la présomption est que la perte ou les avaries proviennent de vices antérieurs à la navigation. Cette présomption s'applique tant à l'assurance du navire qu'à celle des marchandises, soit que le chargement ait été fait par les armateurs eux-mêmes, soit qu'il l'ait été par de simples chargeurs, sauf les conventions contraires dont nous allons nous occuper.

Il arrive assez souvent en effet que les conventions insérées dans la police dispensent l'assuré de justifier de la visite du navire; et à cet égard il est convenable de distinguer. Le simple chargeur, qui aurait stipulé qu'il ne serait pas tenu de justifier de la visite du navire, n'aurait, selon nous, rien fait de contraire aux lois et à la bonne foi, parce que n'ayant pas caractère pour faire opérer cette visite, et ayant pu croire que la formalité avait été remplie, il a mis suffisamment les assureurs à même de faire des vérifications ou de refuser d'as-

surer à cette condition. Il ne peut en être ainsi du propriétaire du navire, non-seulement pour ce navire lui-même, mais encore pour les marchandises dont il est chargé. Une telle clause serait illicite à son égard, et devrait être réputée non écrite; car il ne peut alléguer, ni qu'il n'avait pas qualité pour faire visiter le navire, ni qu'il en ignorait les vices (1). Lors même qu'un certificat de visite attesterait que le navire a été reconnu en bon état au départ, l'assureur peut être admis à la preuve contraire (2). La visite établit une présomption, qui n'exclut pas la preuve contraire. L'innavigabilité surtout pourrait provenir de vétusté, de pourriture ou de vices intérieurs, qui auraient échappé à l'attention des visiteurs; et d'après la nature du contrat d'assurance, l'assureur ne répond que de la perte qui a été causée par des coups de mer ou par quelques autres accidents semblables. Mais l'exception que le procès-verbal de visite n'est pas produit ne serait pas admissible, si la perte avait été causée par un événement, sur lequel le mauvais état du navire n'aurait pu, par la nature même des choses, avoir aucune influence (3).

Il est facile de voir comment il faudrait décider dans les cas analogues, d'après ce qui a été dit, n°s 773 et 774, que l'assureur peut, par exception à la demande de l'assuré, prétendre qu'une faute du capitaine ou de l'équipage a causé la perte ou l'avarie. Ainsi, dans le cas d'innavigabilité relative, dont il a été question n° 842, l'assureur, qui démontrerait qu'aucune précaution n'a été prise par l'assuré pour mettre le capitaine en état de faire vivre son équipage ou de faire les réparations à la charge de cet assuré, serait fondé à prétendre que ce dernier a, par sa faute, produit l'événement d'après lequel le navire a eu besoin de réparations ou de ravitaillement, qu'on n'a pu exécuter au lieu de relâche, et dont l'impossibilité a obligé de déclarer le navire innavigable. Ainsi, lorsque les

(1) Rej., 29 juin 1836, D. 36, 1, 405.
(2) Rej., 18 mai 1824, D. 1, 322.
(3) Rej., 25 mars 1806, D. 6, 1, 368.

marchandises chargées sur le tillac, hors le cas de voyage au petit cabotage, ont été avariées ou même ont été jetées sans indemnité, comme on l'a vu nos 725 et 814, l'assureur, qui n'a point eu connaissance de ce mode de chargement, peut refuser de réparer le dommage. Nous en avons donné d'autres exemples nos 771 et 829. Mais, comme nous venons aussi de le faire remarquer, le droit d'invoquer ces exceptions cesse lorsque l'assureur s'est chargé de la baraterie de patron, à moins que l'assuré n'en fût lui-même complice.

En combinant ces principes avec ce que nous avons dit, n° 771, de l'obligation dans laquelle est l'assureur de garantir l'assuré lorsque les marchandises ont été vendues ou engagées pour les besoins de la navigation légalement constatés, il est facile de voir qu'un assureur, qui aurait assuré à l'un le corps du navire et à l'autre le chargement, pourrait opposer à l'armateur, dont le navire aurait péri et qui lui ferait délaissement, la compensation de tout ce dont ce dernier est débiteur envers le propriétaire du chargement pour prix des marchandises vendues ou mises en gage pour les besoins du navire. Nous avons vu, n° 663, que dans quelque position que ce fût cet armateur devrait en payer le prix, et que la perte ou l'abandon du navire ne l'en libérait pas. C'est donc une dette ordinaire qu'il avait contractée envers le chargeur, aux droits duquel l'assureur se trouve subrogé, conformément à ce que nous avons dit nos 855 et 861 : d'où résulte, dans cette hypothèse, le droit de cet assureur d'opposer la compensation de cette créance à l'armateur dont il est débiteur.

867. L'assuré a dû se renfermer rigoureusement dans les termes de la police; cette règle est la source de toutes les exceptions de l'assureur. Ainsi, la substitution d'un navire à celui qui a été désigné met fin aux risques; et l'assureur ne répond plus de ce qui peut arriver, après cet instant, aux Com.
choses assurées; il ne répond que des pertes antérieures. On 351.
considérerait alors, suivant les principes donnés n° 806, comme

changement de navire, non-seulement la substitution faite par l'assuré d'un navire à celui qui a été nommément désigné, mais encore à celui que cet assuré a choisi en vertu de la latitude que lui donnait le défaut de désignation spéciale dans la police. Il importe peu que l'assuré prouve que le navire substitué est plus fort ou meilleur que celui qu'il avait indiqué, et sur lequel étaient ou ont été mises les choses assurées ; ou même que, par un événement quelconque, le premier navire ait péri.

L'autorisation de changer donnée à l'assuré ne permet plus à l'assureur d'invoquer cette exception ; mais elle doit être expresse, et ne s'induirait pas de ce que d'autres modifications auraient été permises par le contrat. Ainsi, la faculté de relâcher dans un port ne comprendrait pas celle de transborder, car l'une n'est pas l'équivalent de l'autre. Le navire qui s'arrête dans un port reste le même ; le transbordement substitue un navire à celui qui était désigné.

Ce que nous avons dit, n° 808, montre comment ces principes s'appliqueraient au changement de capitaine. Dans ce cas et dans les autres semblables, tels qu'une substitution de pavillon ou l'irrégularité des pièces de bord du capitaine, qui aurait eu pour résultat de faire capturer le navire, il importerait peu que le fait qui donne lieu à l'exception de l'assureur fût imputable à l'armateur ou au capitaine, sans le concours ni le consentement du chargeur à qui cette exception est opposée ; elle n'en devrait pas moins être admise, sauf le recours de l'assuré contre les auteurs de ces infractions.

Il en serait de même du changement de voyage ou de route : par exemple, si, depuis que les risques ont commencé, soit d'après la convention, soit d'après les règles expliquées n°s 775 et suivants, le navire change de route, ne fût-ce qu'un instant, ou s'arrête sans y être autorisé par les clauses de faire échelle, dérouter, rétrograder ; s'il change de voyage,
Com. 351, 364. c'est-à-dire s'il se rend, par un détour plus ou moins considérable, à un lieu qui n'était point annoncé comme lieu de destination, ou même si après avoir exactement suivi la

route convenue, arrivé à la hauteur du lieu de sa destination, il continue pour un autre, sans y être autorisé par la clause de naviguer partout, les risques sont terminés. Mais c'est aux tribunaux qu'il appartient de décider, d'après les faits et les circonstances combinés avec les termes de la police, si l'assuré s'est écarté des clauses de la convention (1). Il ne faut pas du reste confondre ce changement de route, qui ayant lieu depuis le voyage commencé est une modification de ce voyage, avec le changement de voyage avant le départ. Dans le premier cas, l'assurance subsiste en faveur de l'assureur, qui peut opposer à l'assuré une infraction à la loi des parties, d'où résulte la cessation des risques : dans le second cas, le contrat est annulé par l'effet d'un ristourne, comme nous le verrons n° 872. Mais l'assuré peut toujours s'excuser, en prouvant qu'il a cédé à une force majeure. On considère donc comme changement forcé toute déviation nécessitée par la crainte de l'ennemi, le besoin de se procurer des vivres, de l'eau, de radouber le navire, de laisser à terre des pestiférés ou autres malades contagieux, d'éviter la prise ou les dangers résultant de ce que le port où l'on veut aborder serait bloqué : on considère aussi comme autorisé tout changement résultant de la liberté laissée par les termes de la police, qu'il faut entendre d'après l'usage ou d'après ce que permet la nature de l'expédition. Ainsi, dans le petit cabotage, quand l'assurance est faite pour un temps limité, il est possible que le navire revienne plusieurs fois au port du départ sans que le risque soit fini. Ainsi, lorsqu'une assurance est à prime liée, le navire n'est pas présumé avoir changé son voyage s'il s'arrête à un port plus rapproché où il pouvait débarquer, ou si, Com.
au lieu de continuer sa route, il revient au port de départ; 364.
c'est un raccourcissement de voyage, et le port où il s'est ainsi arrêté devient le port de retour.

L'assureur pourrait encore exciper de toute contravention

(1) Rej., 27 janvier 1808, D. 1, 332. Rej., 17 décembre 1838, D. 39, 1, 32.

aux clauses facultatives énoncées n° 823, ou prétendre que l'événement sinistre n'est pas arrivé dans le temps des risques; on suivrait, pour apprécier cette exception, les règles données n° 775.

868. Enfin, l'assureur pourrait invoquer contre l'assuré une exception résultant du crime, par lequel ce dernier, soit comme auteur principal, soit de complicité avec le capitaine à qui il en aurait donné l'ordre ou fait l'invitation, aurait volé les marchandises, supposé de faux jets, ou fait périr le navire, pour donner ensuite lieu aux actions en avarie ou délaissement. Nous sommes entré à cet égard, n° 595, dans une discussion, dont les principes recevraient sans aucune modification leur application au droit maritime. Il est inutile d'ajouter, d'après ce qui a été dit n° 772, que la clause par laquelle l'assureur se serait chargé de la baraterie de patron ne pourrait lui être opposée dans ce cas par l'assuré, puisque nous supposons sa complicité avec le capitaine, complicité dont la preuve est sans aucun doute à la charge de l'assu-
Nap. reur, car c'est une exception qu'il invoque; et ni le crime ni
1116. la fraude ne se présument : ils doivent être prouvés.

Les actions et les exceptions, dont nous avons traité dans ce chapitre et le précédent, peuvent donner lieu à des procédures et à des incidents, dont la durée peut être longue, et en suspendant le payement demandé par l'assuré apporter une grave lésion à ses intérêts, surtout lorsque l'assureur est admis à faire la preuve contraire des sinistres allégués, ou à contester, soit les énonciations portées aux connaissements, soit les évaluations que la police contient, soit les diverses preuves de la valeur des choses assurées et des avaries dont elles ont été atteintes. Dans ces circonstances, l'admission de
Com. la preuve ne suspend pas de plein droit la condamnation de
384. l'assureur au payement provisoire de la somme assurée; mais l'assuré est tenu, s'il en est requis, de donner une caution, dont l'engagement s'éteint après quatre années révolues sans poursuites contre elle. Lorsqu'il s'agit de condamner ainsi

l'assureur, les juges ont droit de se décider par des preuves qu'ils pourront rejeter en définitive; car ce provisoire ne préjuge pas le fond. Néanmoins ils doivent être attentifs à ne pas se décider par des preuves trop légères. La témérité d'une condamnation provisionnelle peut causer un véritable dommage à un assureur, et, lorsque l'assuré est peu solvable, la caution fournie devient souvent une faible ressource.

869. L'effet du délaissement étant, comme on l'a vu
nos 849 et suivants, que l'assureur devienne propriétaire des
choses assurées ou de ce qui en reste, il a droit à son tour Com.
d'exiger de l'assuré qu'il lui rende compte du sauvetage, et il 385.
peut obtenir des dommages-intérêts en cas de négligence, faute
grave ou fraude de sa part, de même qu'un mandant a ce Nap.
droit contre son mandataire. Cet assuré, comme on l'a vu 1992.
nos 643 et 840, n'a pas dû se dispenser, sous aucun prétexte,
de faire travailler au sauvetage : c'est une condition tacite du Com.
contrat. 381.

Le compte du sauvetage ainsi opéré doit être rendu par
lui à l'assureur dès que le recouvrement est fait; mais il
forme un objet qui n'a rien de commun avec le payement des
sommes assurées et qui ne saurait l'arrêter; il ne pourait jamais
être pour l'assureur un prétexte de suspendre le payement
de ce qu'il doit à l'assuré en attendant le compte qui
lui est dû. Par conséquent il ne pourrait lui opposer une
compensation, à moins que sa créance ne fût elle-même liquide
et exigible L'assuré est fondé à déduire, sur le montant
de ce qu'ont produit les effets sauvés, les frais de sauve- Nap.
tage qui sont privilégiés. S'il a été fait sous la surveillance 2203.
d'une autorité publique, elle taxe les dépenses, ainsi qu'on
l'a vu n° 643; s'il n'y a aucun autre moyen de règlement, le
juge peut déférer le serment à l'assuré jusqu'à concurrence Com.
d'une somme qu'il détermine. Si les frais de sauvetage excé- 381.
daient la valeur des effets recouvrés, cet excédant resterait-il Nap. 1369.
à la charge de l'assuré? On peut dire qu'il éprouverait dans
ce cas une lésion, puisqu'il n'est pas possible de calculer la

dépense avant le sauvetage, et que néanmoins il est obligé d'y faire procéder : que tout mandant doit rembourser la tota-
Nap. lité des dépenses du mandataire, quand même l'affaire lui de-
1999. viendrait ensuite onéreuse. Cependant la raison de décider est que, par la nature du contrat, l'assureur n'a voulu s'exposer à perdre que jusqu'à concurrence des sommes qu'il a assurées. D'ailleurs il est rare que le produit des choses assurées ne couvre pas les frais du sauvetage, et, dans le cas contraire, une sorte d'égard pour l'assureur doit laisser l'excédant de dépense au compte de l'assuré. Au surplus, la question ne s'élèverait pas si l'assureur avait donné à l'assuré un pouvoir spécial de travailler au sauvetage, ce qui emporterait de droit l'obligation d'en rembourser tous les frais sans égard à la valeur des effets sauvés.

Nous avons vu que le capitaine est tenu de procéder au sauvetage; mais, s'il manquait à ce devoir, l'assureur, qui n'aurait pas pris pour son compte la baraterie de patron, ne pourrait rendre l'assuré responsable de la faute du capitaine. Ce dernier n'est plus, à proprement parler, le représentant des assurés; l'événement du sinistre qui était de nature à donner lieu au délaissement, dont l'effet est rétroactif, comme on l'a vu n° 854, a mis les choses naufragées au compte de l'assureur : c'est bien plus comme son représentant que comme représentant de l'assuré que le capitaine procède au sauvetage.

Dans le cas où le capitaine prévoit que la dépense excédera le produit et craint de ne pas réussir à se faire rembourser par l'assureur, il laisse en général ce soin à l'administration locale. Alors la question de savoir qui payera l'excédant des dépenses est résolue, pour la France, par l'article 74 de l'ordonnance du 29 octobre 1833. Nous en reparlerons n° 1465.

CHAPITRE V.

Du ristourne, ou résolution du contrat d'assurance.

870. Les règles expliquées n° 239 suffisent pour faire

connaître qu'un contrat d'assurance nul ne peut produire d'effets; la partie, en faveur de qui la nullité est établie, peut, suivant les principes généraux, l'invoquer, soit par action principale, soit par exception. Mais quoique valable, c'est-à-dire non frappé de nullité, ce contrat peut être dissous ou modifié par ce qu'on nomme *ristourne*.

Nous avons vu, nos 596 et suivants, que le ristourne peut avoir lieu : pour inexécution des clauses du contrat, pour défaut de risques, pour fausses ou inexactes déclarations. Les règles relatives au premier cas de ristourne sont susceptibles de peu de modifications dans leur application au droit maritime : il n'en est pas de même des deux autres. En conséquence, il va être question ici du ristourne pour défaut total ou partiel de risques et pour fausse ou inexacte déclaration. Ce sera l'objet des deux sections qui diviseront ce chapitre.

SECTION PREMIÈRE.

Du ristourne, ou résolution du contrat pour défaut de risques.

871. Le contrat d'assurance n'ayant pour objet que de réparer une perte, il manque dans son objet essentiel, si les choses assurées n'ont pas été exposées à des risques maritimes. Cette condition est toujours et nécessairement sous-entendue; si elle n'est pas accomplie, le contrat est annulé : l'un des contractants, selon qu'il y a intérêt et sauf les modifications qui seront indiquées ci-après, peut invoquer cette résolution, soit par exception à la demande de l'autre, soit par action en rescision ou réduction avant l'événement, soit Nap.
par action en répétition pour payement fait sans cause. Ces 1235.
actions sont assujetties à la prescription de cinq ans, comme Com.
celles dont nous avons parlé n° 863. 432.

Cette section étant destinée à traiter du ristourne pour défaut ou pour insuffisance de choses mises en risques, nous en ferons l'objet des deux premiers paragraphes; le troisième contiendra quelques règles sur la manière d'opérer le ristourne en cas de plusieurs assurances sur le même objet.

§ Ier.

Du ristourne pour défaut absolu de choses assurées.

372. Il y a évidemment défaut de choses assurées à l'égard d'un assureur, lorsque ce qui a été assuré par lui l'avait déjà été par un autre; lorsque le contrat a eu pour objet des choses qui ne pouvaient légitimement faire l'objet d'une convention d'assurance; lorsque celles que désigne le contrat avaient péri ou étaient heureusement arrivées avant sa formation, soit qu'on ait la preuve de ces faits, soit qu'on applique la présomption dont il a été parlé n° 785.

Cependant nous croyons que dans ce dernier cas, c'est-à-dire lorsqu'un assureur, au lieu de faire la preuve dont nous avons indiqué les éléments n°s 782 et suivants, se borne à invoquer la présomption dite de la *lieue et demie par heure*, on ne peut l'appliquer qu'au cas où il y a ouverture au délaissement, et non au cas où il s'agit d'avarie. On pourrait objecter, à la vérité, contre cette distinction, que l'effet de la présomption étant de déclarer que l'assuré a connu l'événement, peu importe que cet événement soit de nature à donner lieu au délaissement ou à une simple action en avarie : qu'en gardant le silence sur un fait qu'il est présumé avoir connu, l'assuré a dissimulé l'état réel des choses assurées, et par cela même opéré la dissolution du contrat. Ces raisons ne nous paraissent pas décisives. Il ne faut pas étendre d'un cas à l'autre une présomption rigoureuse; elle doit être étroitement limitée dans
Com. 365. ses expressions, qui ne s'appliquent qu'au cas de perte des objets assurés. Cette perte, qui seule donne lieu au délaissement, a un caractère d'importance qui peut lui donner une publicité plus éclatante qu'à celui qui n'a produit que des avaries; d'ailleurs une solution contraire aurait pour conséquence d'appliquer la présomption à toute avarie, quelque peu importante qu'elle fût, ce qui amènerait des entraves dans le commerce des assurances.

Une autre cause incontestable de ristourne est le défaut de chargement des choses assurées sur le navire désigné : quand même on en chargerait d'autres et que ce navire ferait le

voyage annoncé dans la police, la dissolution du contrat aurait lieu. A cet égard, comme on l'a vu n° 870, le contrat d'assurance est de droit strict. Si on a fait assurer *tels* objets chargés dans *tel* navire, et qu'on ne les y ait pas réellement placés, l'existence d'autres objets, quel qu'en puisse être le prix, ne rend point le contrat valable. Il importerait peu que les choses chargées fussent des matières avec lesquelles pourraient être fabriquées celles que désigne le contrat, ou des objets qui se composent avec les matières désignées dans ce contrat : par exemple, qu'une assurance ayant été faite sur de la farine on eût chargé du blé, ou qu'une assurance ayant été faite sur des laines on eût chargé des pièces de drap; le blé converti en farine, la laine convertie en drap, sont, comme nous l'avons vu n° 155, des espèces nouvelles. Mais, par suite de ce que nous avons ajouté, il en serait autrement d'une assurance faite sur du blé désigné en sac, et qui se trouverait simplement entassé dans le navire. On pourrait même aller jusqu'à dire que, si une assurance avait été faite sur des lingots d'or ou d'argent, l'assuré qui les aurait convertis en vaisselle, en piastres ou en quadruples, ne serait pas censé avoir substitué une chose à une autre, parce que la vaisselle, les piastres ou quadruples, peuvent facilement se réduire en lingots, et que la matière ne change pas.

Quand même on aurait chargé ce qui a été indiqué, il n'y aurait point encore de choses exposées à des risques, si le voyage n'avait pas lieu. Ce que nous avons dit, n° 775, doit empêcher de confondre le commencement du voyage avec celui des risques. Si l'on avait stipulé, par exemple, que les risques sur le corps commenceront dès que le navire aura Com.
pris charge, la prime serait acquise à l'assureur, quoique le 351.
voyage ait été rompu avant la mise à la voile, si déjà le navire avait pris charge. Mais si l'assurance ne portait que sur les risques qu'un navire parti de Bordeaux, et destiné pour la Martinique, aurait à courir depuis les îles Canaries jusqu'au lieu de sa destination, il y aurait ristourne si le voyage se terminait aux Canaries.

La rupture du voyage a lieu, non-seulement quand le navire ne part pas, mais encore quand il part pour une autre destination que celle qui avait été déterminée par la police, quand même le port de cette destination serait plus proche que le port de la première : pa exemple, si un navire en armement à Bordeaux, destiné pour Cadix, faisait voyage pour la Rochelle. Il peut quelquefois être incertain si le voyage a été totalement changé, ou simplement s'il a été rompu depuis qu'il est entrepris : ce que nous avons dit nos 676 et suivants, quoique relativement à une matière différente, fait sentir la distinction entre l'un et l'autre cas. Dans l'exemple ci-dessus donné le fait parle de lui-même, car un navire armé à Bordeaux avec destination pour Cadix ne fait pas un seul moment, lorsqu'il se rend à la Rochelle, une partie de la route qui conduit à sa destination. Mais si un navire a dû partir de la Rochelle pour Cadix, et qu'il se rende à Bordeaux, l'incertitude est plus grande, parce que la direction est la même au commencement du voyage, et qu'on peut se demander si réellement le départ n'était pas pour Cadix, si l'entrée à Bordeaux n'a pas été une simple rupture de voyage.

Les expéditions que doit prendre le capitaine lèveront presque toujours l'incertitude. Si le navire annoncé dans un contrat d'assurance devoir se rendre du Havre à Cadix avait pris des expéditions pour Bordeaux, Lisbonne, etc., l'accident qui le ferait périr à peu de distance de la Rochelle, et dans la même route de destination que suivent les navires en se rendant à Cadix, ne serait pas réputé un accident à la charge de l'assureur, parce qu'il suffit que le changement soit constant pour que le ristourne s'opère. Il ne faut pas toutefois aller jusqu'au point de dire que le voyage serait rompu par cela seul que le capitaine aurait affrété le navire pour un lieu autre que celui qu'indiquait le contrat d'assurance, si cet engagement n'avait pas d'ailleurs d'exécution, et si le navire prenait ses expéditions pour la destination primitivement convenue : ce n'est pas un projet non exécuté, mais le fait qu'il faut considérer.

Lorsqu'un navire a été nommément désigné, comme on l'a vu n° 811, l'assuré ne peut appliquer l'assurance à un autre si elle était pour le corps, ni charger sur un autre si l'assurance était sur les facultés. Cette expédition d'un navire différent de celui qui a été désigné dans la police annulerait le contrat d'une manière absolue et donnerait lieu au ristourne. Mais nous avons vu, n° 806, que s'il ne s'agissait que d'une erreur dans le nom du navire, dont au surplus l'identité serait constante, l'assureur ne pourrait pas s'en étayer, si d'ailleurs connaissant ce navire il n'avait pu être trompé. Il faudrait aussi modifier la règle, si la substitution d'un navire à celui qui avait été indiqué était le résultat d'une force majeure, par exemple de l'incendie dans le port. On distinguerait alors entre l'assurance du navire et l'assurance du chargement : l'assurance du navire serait anéantie, car le navire n'existant plus il n'y aurait plus lieu à le garantir; mais l'assurance sur les marchandises subsisterait, si l'assuré les chargeait sur un autre navire, puisque ce serait un chargement forcé.

Par suite des mêmes principes, si l'assurance a eu lieu Com.
divisément pour des marchandises qui doivent être chargées 361.
sur plusieurs navires désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et que le chargement entier soit fait sur un seul, ou sur un moindre nombre qu'il n'est dit dans la police, l'assureur est tenu seulement de la somme qu'il a assurée sur celui ou ceux des navires qui ont reçu les marchandises, et l'assurance est nulle pour défaut de chargement à l'égard des autres. Un exemple peut rendre cela sensible : Pierre assure cent mille francs de marchandises, qui doivent être chargées par quatre portions égales sur les navires *la Paix, l'Alexandre, le Saint-Nicolas, la Ville de Paris;* l'assuré charge la totalité sur *la Paix;* les quatre navires partent et périssent. L'assureur ne devra garantir que vingt-cinq mille francs, somme pour laquelle *la Paix* était assurée; il y aura ristourne pour soixante-quinze mille francs. Si l'assuré place quatre-vingt mille francs sur *la Paix,* et vingt mille francs sur *l'Alexandre,* l'assurance de *la Paix* ne sera tou-

jours que de vingt-cinq mille francs, et celle de *l'Alexandre* réduite à vingt mille francs; il y aura cinquante-cinq mille francs de ristourne. Il importe peu que les autres navires périssent dans le même événement : en cette matière les stipulations relatives aux risques sont de rigueur. Mais si des marchandises destinées à être chargées sur plusieurs navires étaient mises dans une seule gabare pour y être transportées, la perte de cette gabare serait pour le compte de l'assureur. En principe, comme on l'a vu n° 856, les risques
Com. des marchandises commencent à l'instant où elles sont sur les
328, gabares ; la convention n'a évidemment envisagé que les
341. navires, et non le mode de les charger; l'assureur peut avoir intérêt à diviser le risque sur plusieurs navires, motif qui n'existe pas ici, l'usage étant d'employer souvent une seule gabare pour charger successivement des navires différents.

Si la police n'énonçait point la somme assurée sur chaque navire, l'assurance aurait son entier effet à l'égard de chacun de ceux sur lesquels il y a quelque chose de chargé ; car l'assuré a été maître de répartir le chargement à son gré. Par cette distribution, il ne contrevient pas à la police, puisque l'assureur en ne stipulant pas la somme qu'il entend assurer sur chacun l'a laissé libre de régler les choses.

873. Quelle que soit la cause qui empêche le voyage, elle
Com. donne à l'assuré le droit d'invoquer le ristourne, sans que
349. l'assureur puisse demander à prouver que cette renonciation est de mauvaise foi ou lui cause un préjudice notable. Quoique dans la rigueur on puisse opposer à celui qui, après avoir fait assurer son navire et ses marchandises, renoncerait librement à son expédition sans justifier d'un obstacle de force
Nap. majeure, la règle qu'une condition ne peut pas être pure-
1174. ment potestative de la part de celui qui s'oblige, on a reconnu qu'il serait souvent nuisible au crédit d'un commerçant de le forcer à déduire les motifs qui le déterminent à abandonner une expédition, pour laquelle il avait peut-être avancé des

capitaux considérables : l'intérêt de l'assuré garantit suffisamment l'assureur contre toute renonciation arbitraire. En conséquence, si le navire ou les marchandises ne partent point, même par le fait de l'assuré, le contrat est rompu, et la prime n'est point due; l'assureur ne peut qu'exiger demi pour cent de la somme assurée.

Cette rétribution étant due, moins à titre de dommages-intérêts que comme indemnité des frais de négociation, déplacement, peines, soins, etc., ce qu'on nomme droit de signature, l'assuré ne peut s'en affranchir en prouvant que la rupture du voyage est le résultat d'une force majeure tout à fait indépendante de sa volonté, ou même qu'elle lui est nuisible. Les droits du notaire ou courtier sont aussi à sa charge. Mais de ce que dans ce cas de ristourne la bonne foi de l'assuré n'est point examinée, s'ensuit-il qu'il soit admissible en tout temps à l'invoquer, par exemple comme exception pour se dispenser de payer la prime, lorsque le navire étant arrivé à bon port, à une destination autre que celle qu'indiquait la police, il ne craint plus l'événement qui seul permettrait d'exiger la somme assurée? Au premier abord l'affirmative ne semble pas douteuse, puisque l'assureur aurait pu lui opposer le ristourne en cas de sinistre. Mais les circonstances doivent être considérées. Celui qui fait assurer des choses, dans un lieu fort éloigné, peut croire de bonne foi que l'expédition s'effectuera telle qu'il l'a annoncée à l'assureur, et doit, même après l'événement, être admis à exciper du ristourne : au contraire, celui qui, demeurant à Bordeaux par exemple, y ferait assurer des marchandises sur un navire où il n'aurait aucun intérêt, ou qui l'expédierait pour un autre voyage, et n'exciperait du ristourne qu'après l'heureuse arrivée, pour se dispenser de payer la prime entière ou pour en réclamer la restitution, devrait être déclaré non recevable. Il serait même à désirer qu'une telle conduite fût assimilée à la fraude de celui qui sciemment fait assurer des marchandises après l'événement, ou au delà de ce qu'il a réellement chargé.

A plus forte raison, l'assuré, qui dans la police a déclaré avoir lui-même chargé les marchandises, serait de son chef non recevable à soutenir qu'il n'a rien chargé. C'est aussi par le même motif que le porteur d'une police d'assurance, *pour compte de qui il appartiendra,* dont nous avons parlé nº 801, n'est point admis à invoquer le ristourne. Son droit ne dérive pas de la seule détention de la police, mais de cet acte joint au connaissement représenté. Ce connaissement fait preuve du chargement; il n'y a donc aucun moyen de prétendre que le chargement n'a pas été fait, sans attaquer la vérité du connaissement, ce qui ne peut être permis à l'assuré, comme on l'a vu nº 832.

874. Le droit de demander le demi pour cent est accordé à l'assureur, en vertu de sa bonne foi présumée; mais si la nature même de l'assurance prouvait que cette bonne foi n'a pas existé; s'il avait assuré des choses que nous avons vues, nºs 765 et suivants, ne pouvoir être la matière du contrat d'assurance, la nullité absolue de la convention ne permettrait pas qu'elle eût un effet quelconque pour le payement de ce demi pour cent. A plus forte raison en doit-il être ainsi quand le ristourne a lieu pour fraude de l'assureur, qui connaissait ou était présumé connaître la cessation des risques, ou qui serait jugé avoir voulu faire une gageure, en assurant ce qu'il savait ne point ou ne pas devoir exister.

§ II.

Du ristourne pour insuffisance des choses mises en risques.

875. De même qu'il peut y avoir lieu à un ristourne total, lorsqu'il n'y a pas de choses mises en risques, de même il peut y avoir lieu à un ristourne partiel, si la totalité des choses annoncées dans la police n'a pas été chargée, ou lorsqu'elle a été diminuée en route par des déchargements partiels autorisés, ou lorsque les choses ont été évaluées à un prix supérieur au véritable. Mais on ne doit pas s'arrêter à des différences qui n'auraient rien d'important, ou à de faibles inégalités. Un tel scrupule ne servirait qu'à occasionner

des procès : ce point est laissé à la prudence du tribunal. Lorsque l'assurance porte à la fois sur le navire et sur le chargement, il faut se reporter à ce que nous avons dit n° 761. On peut encore placer parmi les cas de ristourne celui où l'assurance ayant été faite à prime liée, l'assuré ne fait pas de retour, et où la prime éprouve une réduction du tiers, comme nous l'avons vu n° 864; mais, dans ce cas particulier, l'assureur ayant droit aux deux tiers de la prime pour une moitié de voyage, on ne lui accorde point demi pour cent sur le montant de la réduction.

En général, le droit de demander le ristourne appartient à l'assureur et à l'assuré. Mais lorsque celui-ci est de mauvaise foi, l'assureur seul peut l'invoquer : lorsqu'il y a fraude de la part de l'un ou de l'autre, ils y sont également non recevables; et enfin, lorsqu'il y a seulement erreur de la part de l'assuré, le droit d'invoquer le ristourne est réciproque.

Ce sera l'objet des trois articles suivants.

ART. Ier. — *De l'insuffisance résultant de la fraude de l'assuré.*

876. Nous avons vu, n°s 829 et suivants, quelles justifications l'assuré était obligé de faire, et le droit de l'assureur de les contester, en soutenant que la quantité ou la valeur des choses mises en risques n'égalait pas la quantité déclarée dans la police ou la somme pour laquelle l'assureur s'était engagé. Il est donc important de distinguer si l'insuffisance alléguée par l'assureur consiste dans une quotité de chargement moindre que celle qui a été annoncée, ou dans une évaluation excessive donnée aux choses, dont la quantité déclarée aurait été réellement chargée. Au premier cas, lors même que la police aurait dispensé l'assuré de justifier le chargé, l'assureur a, comme on l'a vu n° 832, le droit d'exiger le serment de l'assuré; et même, au lieu de recourir à cette ressource, il peut prouver qu'il n'y a pas eu de chargement, ou que le chargement était insuffisant. Au second cas, si la police contient l'évaluation des choses assurées, ce qui, comme on l'a vu n° 820, dispense l'assuré de faire opérer cette éva-

luation, l'assureur a toujours le droit de la requérir. Il ne doit pas cependant y être admis, lorsque l'évaluation ne s'éloigne pas sensiblement du cours qu'avaient les choses assurées, ou du prix qu'elles eussent pu être vendues, lors de l'assurance, dans le lieu où elles étaient, si ce lieu est une place de commerce, ou dans le lieu où elles ont été achetées, si lors de l'assurance les marchandises étaient en pleine mer. On sent que la valeur des choses, au lieu de destination, serait sans influence.

Si la fausse évaluation provient d'une fraude de l'assuré, il y a lieu à lui refuser le droit de demander la réduction, tandis qu'il peut user de ce droit s'il est de bonne foi. La réduction se fait à la valeur des objets qui ont été effectivement chargés dans les termes de la convention. A défaut d'accord entre les parties, des experts font l'évaluation, suivant le prix exact des objets assurés au lieu du départ, sans autre addition que les frais de transport, droits de douanes et tous autres déboursés faits avant le chargement des marchandises dans le navire, ou pour ce chargement, et sans aucune considération de convenance ou d'affection, qui influe quelquefois sur le prix de vente.

Com. 357, 358. Com. 358. Com. 339.

Lorsque par le résultat de ces exceptions et vérifications il est reconnu que l'assuré a trompé l'assureur, le ristourne peut être demandé par ce dernier, qui n'est point obligé de remplir les engagements résultant de la police, et qui cependant conserve ou peut exiger la prime entière qui lui a été promise, et même exercer contre l'assuré des poursuites civiles et criminelles. Cet assuré ne pourrait exciper de la fraude prouvée contre lui, ou dont il viendrait faire l'aveu, pour se dégager, dans le cas où l'assureur, n'ayant pas demandé de ristourne, exigerait après l'heureuse arrivée le payement de la prime ou voudrait la conserver. L'assuré pourrait néanmoins se justifier, en démontrant que le déficit dans le chargement ou l'excès dans l'évaluation provient de quelque erreur. Si l'assurance a été faite dans un lieu autre que la demeure de l'assuré et par quelque intermédiaire, on pré-

Com. 336, 351.

sume aisément qu'il n'y a pas eu de fraude. La justification serait plus difficile pour un assuré qui aurait personnellement négocié la convention. Toutefois on présumerait toujours la fraude contre celui qui aurait fait assurer des effets déjà affectés à un prêt, ou qui, ayant fait faire des assurances sur un chargement assuré, n'aurait pas, en délaissant aux assureurs, fait les déclarations nécessaires pour que ceux-ci puissent vé- Com.
rifier si le prêt et l'assurance réunis égalent ou excèdent la 379.
valeur de ces objets.

Art. II. — *De l'insuffisance résultant de la fraude commune à l'assureur et à l'assuré.*

877. Il pourrait arriver que la fraude fût commune aux deux contractants, qui, par exemple, auraient pu, l'un faire assurer, l'autre assurer, comme valeur de 100,000 fr., des choses qu'ils savaient n'en pas valoir 20,000. Lorsqu'en cas de perte du navire indiqué porteur des marchandises qu'on a supposées chargées, l'assuré viendra demander 100,000 fr., l'assureur pourra exiger qu'il prouve la vérité de ce chargement et de cette évaluation; ou, si elle est portée dans la police, il sera admis à la contester, comme on l'a vu nos 833 et 876. L'assuré ne sera pas fondé à s'y refuser sous prétexte qu'on a voulu faire une gageure, quand même il en aurait l'aveu écrit de son adversaire : le ristourne aura donc lieu. De même, lorsqu'en cas d'heureuse arrivée l'assureur demandera le payement de la prime, l'assuré aura droit de justifier qu'il n'a pas été fait de chargement, et l'assureur ne pourra s'opposer au ristourne sous le même prétexte de gageure.

Art. III. — *De l'insuffisance résultant de la simple erreur.*

878. Il pourrait arriver que, sans fraude de la part de l'assuré, la totalité des choses assurées n'eût point été chargée, ou que ces choses n'eussent pas une valeur égale à la somme portée dans la police. C'est alors que peut s'élever la question de savoir comment on procédera, lorsque les parties usant du droit de faire les évaluations par la police, en dispensant l'assuré d'autres justifications, l'assureur parvient à prouver

qu'il n'a pas été chargé autant que la police annonçait, ou prétend que l'évaluation doit être réduite. Il ne peut y avoir de difficulté sérieuse pour ce qui tient à la quotité du chargement. La vérité prouvée l'emporte sur tout ce qui a pu être
Com. 318. dit. Le contrat ne sera donc valable que jusqu'à concurrence de la quantité des objets chargés dans le navire. Le ristourne peut alors être demandé par l'assuré, à moins que l'assureur ne prouve contre lui qu'il avait ou était censé avoir parfaitement connu que l'assurance excédait la véritable quantité des choses chargées, parce qu'en général la fraude ne se présume pas; l'assureur ne peut opposer à l'assuré que, le voyage étant terminé et le navire arrivé heureusement, il doit profiter de la chance, sous prétexte qu'il était probable qu'en cas de perte l'assuré n'eût pas excipé du ristourne.

La question est plus délicate lorsqu'il s'agit de l'évaluation. On pourrait dire qu'il y a lieu à distinguer, selon que la police contient une simple évaluation déclarative faite par l'assuré, ou qu'elle porte que l'évaluation a été réciproquement faite et consentie. Mais d'après ce que nous avons dit n° 876, cette distinction ne nous paraît pas nécessaire. Dans l'un et l'autre cas, nous pensons que l'assureur a droit de prouver que les marchandises valaient moins qu'elles n'ont été évaluées. Seulement les rôles sont changés, et c'est à lui qu'est imposée l'obligation de prouver l'excès d'évaluation qui dénaturait le contrat. Il ne faut point perdre de vue ce que nous avons dit, n° 817, sur les circonstances qui rendent excusable et même légitime une évaluation supérieure à celle du prix matériel d'achat, et, n° 876, sur le droit qu'ont les juges de ne pas admettre une demande en réduction, qui ne serait qu'une pure chicane et une injustice.

A ces exceptions près, si la demande en réduction paraît fondée, l'assurance est réduite à la valeur véritable des choses chargées, et l'assureur ne reçoit, ou, s'il a reçu, ne conserve la prime que dans la même proportion. Mais il lui est dû demi pour cent sur le montant de la réduction. Par exemple, Pierre a assuré le chargement de Paul, évalué 10,000 fr.,

Com. 348.

à 10 pour cent de prime : le ristourne réduit l'assurance à 8,000 fr. ; Pierre ne garantit la perte que jusqu'à cette somme; il ne reçoit que 800 fr. de prime, et, sur les 2,000 fr. de différence entre la valeur assurée et l'estimation, il lui est dû 10 fr., demi pour cent de 2,000 fr.

§ III.

Du ristourne en cas de plusieurs assurances sur le même objet.

879. Nous avons vu, nos 767 et 795, que des objets pouvaient être assurés par diverses personnes, chacune pour une somme distincte. C'est principalement dans ce cas que le ris- Com.
tourne a lieu le plus fréquemment. Par exemple, un commer- 359.
çant veut faire assurer 30,000 fr. sur le chargement de *tel* navire; il charge de cette opération un courtier d'assurance, qui dresse la police et se procure des assureurs. Un premier garantit pour 10,000 fr., un second pour 8,000 fr., un troisième pour 7,000 fr. et un quatrième pour 5,000 fr. Il se trouve que, sans qu'il y ait de fraude de la part de l'assuré, son intérêt dans le chargement ne monte qu'à 25,000 fr. : il y a donc lieu au ristourne pour les 5,000 fr. excédants.

Alors il est important d'examiner comment les assurances ont été faites. Plusieurs personnes peuvent avoir assuré ensemble par un engagement commun : dans ce cas, tous ces assureurs n'ont souscrit qu'une même assurance, et, d'après ce que nous avons dit n° 181, leur engagement n'est pas différent de celui qu'une seule personne aurait contracté. Il est réduit en masse, sauf à eux ensuite à se régler proportionnellement à leur intérêt. Plusieurs personnes peuvent aussi avoir donné des assurances séparées et successives, mais ayant la même date, ou, d'après la règle présentée n° 795, présumées être du même jour; ou enfin ces assurances successives peuvent avoir des dates différentes. Dans le premier cas, chaque assurance est réduite proportionnellement, par Com.
voie de répartition, au marc le franc. Dans le second cas, on 360.
a égard à l'ordre de date des polices ou des signatures sur la Com.
même police. Si la première assurance couvre l'entière valeur 359.

de l'intérêt de l'assuré, les polices subséquentes sont annulées, et les assureurs qui les ont signées, dégagés de toute obligation, doivent rendre la prime ou ne peuvent l'exiger : seulement ils reçoivent demi pour cent du montant de leur assurance à titre d'indemnité. Si la première police ne suffit pas pour couvrir l'entière valeur des effets chargés, la seconde subsiste jusqu'à concurrence de l'excédant, et ainsi de suite (1).

Ces bases de réduction ne s'appliquent qu'au cas où les assurances de dates successives sont pour des sommes déterminées ; il en serait autrement si elles avaient eu lieu pour des portions aliquotes. Par exemple, un commerçant a fait assurer par une première police la moitié de son chargement, évaluée 100,000 fr. ; par une seconde, un quart, évalué 50,000 fr. ; et enfin, par une troisième, le dernier quart, évalué aussi 50,000 fr. ; la valeur effective du chargement total n'est que de 150,000 fr. : il y a lieu au ristourne pour un quart sur chaque police. On sent aisément les motifs de cette différence.

Nous avons vu, n° 271, que, si des choses assurées étaient vendues, les droits résultant de l'assurance étaient compris dans la vente, et que la police subsistait au profit du nouveau propriétaire. Il suit de là que les assurances qu'il aurait fait faire, dans l'ignorance des premières, tomberaient en ristourne, si, jointes aux premières, elles excédaient la valeur des effets assurés.

880. Les ristournes des assurances qui excèdent la valeur réelle des choses assurées ont lieu, quand même quelques causes étrangères annuleraient les premières polices. Ainsi la faillite d'un assureur, premier en date, qui donnerait lieu à la résolution de la police dans le cas prévu n°s 828 et 864, n'intervertit en rien l'ordre que nous venons de tracer ; le ristourne n'aurait pas moins lieu à l'égard des derniers as-

(1) Cass., 8 mars 1839, D. 39, 1, 189.

sureurs, comme si le premier n'était pas devenu insolvable. L'assuré ne pourrait même, dans aucun de ces cas, réclamer pour son découvert le bénéfice des assurances caduques. S'il s'était fait assurer la solvabilité du failli, ou s'il s'était procuré une nouvelle assurance, ces réassureurs ou cautions seraient placés au rang du failli.

Ce que nous avons dit jusqu'ici suppose l'hypothèse où tout le débat relatif au ristourne existe entre les divers assureurs successifs d'une même chose; mais il pourrait arriver qu'une personne eût fait assurer ses marchandises par un seul assureur, que celui-ci se fît réassurer par diverses personnes, et qu'au moment du règlement on s'aperçût que l'assurance principale excédait la valeur des choses chargées, ce qui par conséquent constituerait aussi un déficit de valeur sur la masse des réassurances. Dans ce cas, la somme de déficit qui donne lieu au ristourne doit-elle être déduite proportionnellement sur toutes les réassurances, ou doit-elle porter sur ces réassurances dans l'ordre de leurs dates, en commençant par la dernière? En faveur de la première de ces deux opinions, on peut dire que le contrat de réassurance a pour objet de mettre le réassureur au lieu et place de l'assureur primitif, jusqu'à concurrence de la somme réassurée; de l'associer ainsi à l'assureur primitif, et de lui transmettre une portion indivisible des risques que courrait cet assureur; qu'ainsi, lorsqu'il y a plusieurs réassurances, la somme de ristourne dont est frappée l'assurance primitive doit être répartie sur chacune d'elles, sans égard aux dates. Mais il nous semble plus exact et plus conforme aux principes de faire opérer le ristourne sur les diverses réassurances successives, dans le même ordre qu'il y aurait lieu de suivre, si primitivement les choses en risque avaient été assurées par deux, trois, quatre assureurs. La réassurance est, en elle-même et par sa nature, une assurance véritable. Lorsque les divers réassureurs sont instruits que l'assurance primitive excède la valeur réelle des objets assurés et qu'il y a lieu à un ristourne, ils sont tous, à l'égard de celui qu'ils ont réassuré, dans la même position

que s'ils avaient assuré des choses qui lui appartenaient; et, si ces choses se trouvent valoir moins que le montant des engagements qu'ils ont pris envers lui à des dates différentes, la conséquence juste et naturelle doit être qu'il n'y avait plus matière à réassurer, à compter de l'instant où, soit une, soit plusieurs des réassurances avaient atteint le chiffre de cette valeur véritable : à cet instant, il n'y a plus eu rien à réassurer, puisqu'il n'y a plus eu rien en risque; dès lors le ristourne doit frapper les réassurances, en commençant par la dernière et en remontant ainsi aux précédentes.

On ne pourrait s'écarter de ce principe que dans le cas spécial où les réassureurs, au lieu de réassurer des sommes fixes, auraient réassuré des quotités, par exemple le cinquième, le quart, le tiers, dans la chose primitivement assurée.

881. Nous avons vu, nos 760 et 851, que, si on avait fait assurer une partie aliquote, par exemple la moitié, les trois quarts d'une chose, le reste formait un découvert, pour lequel l'assuré était réputé son propre assureur. Il pourrait se faire que l'évaluation donnée à la totalité de cette chose étant erronée, il y eût lieu au ristourne. Il est évident qu'on y procéderait comme si la chose avait été assurée en entier par plusieurs assureurs. Nous avons vu également, nos 760 et 779, qu'en vertu de la clause de *faire échelle*, l'assuré avait droit de faire des déchargements et rechargements en route; et il peut arriver que, par l'effet de ces opérations, les objets assurés ne se trouvent plus être en quotité ou en valeur égale à ce qui a été assuré. A chaque déchargement, le risque est censé avoir été diminué proportionnellement dans l'intérêt de chaque assureur, quelle que soit la date des polices. Il en serait autrement si la valeur du chargement avait été inférieure dans le principe au montant total des assurances; car, dans ce cas, il y a lieu au ristourne à l'égard des dernières jusqu'à due concurrence, et les règles expliquées plus haut ne sont point modifiées.

882. L'application de ce qui vient d'être dit peut être rendue sensible par quelques exemples :

Premier exemple.

Par une première police, Pierre fait assurer sur le corps d'un navire. . . . . 10,000 fr.

Par une seconde police, il fait assurer sur corps et facultés. 20,000

Par une troisième, il fait assurer sur facultés. 10,000

Total. . . . 40,000 fr.

Son intérêt se trouve, quoique sans fraude de sa part, n'être sur le corps que de. 10,000 fr.

Et sur facultés que de. 10,000

Total de ce qui a été exposé aux risques. . . 20,000 fr.

La première police subsistera en entier, et embrassera tout l'intérêt de Pierre sur le corps du navire ; la seconde police absorbant l'entier intérêt qu'il avait sur les facultés, l'autre moitié de cette seconde police et la troisième seront caduques et tomberont en ristourne.

Second exemple.

Par une première police, Pierre fait assurer sur corps et facultés. . . . . 20,000 fr.

Par une seconde, il fait assurer sur corps. 10,000

Total. . . . 30,000 fr.

Son intérêt sur le corps est de 20,000 fr., et il n'a rien sur les facultés.

La première police subsistera en entier, et la seconde sera caduque.

Troisième exemple.

Par une première police, Pierre fait assurer sur facultés. 10,000 fr.

Par une seconde, il fait assurer sur corps. 10,000

Et par une troisième, sur corps et facultés. 20,000

Total. . . . 40,000 fr.

Il n'a chargé aucune marchandise, mais sa part dans le corps du navire est de 30,000 francs.

La première police sera caduque ; les deux autres seront valables pour la totalité, puisqu'elles n'excèdent pas 30,000 francs.

SECTION II.

Du ristourne pour déclarations fausses ou erronées.

883. On a vu dans ce qui a précédé, et notamment n° 823, que l'assureur avait intérêt à connaître et droit d'exiger qu'on lui déclare tous les risques auxquels il s'expose en s'obligeant. Lui dissimuler des circonstances qui pourraient changer l'étendue de ce risque ou en diminuer l'opinion, ce serait lui faire supporter des chances dont il ne voulait peut-être pas se charger, ou dont il ne se fût chargé qu'à des conditions différentes; ce serait, en un mot, le tromper. La nature du contrat ne permet même pas qu'on distingue entre le cas où la fausse déclaration serait le résultat du dol, ou d'une erreur sans mauvaise foi. Dans l'une et l'autre position, la police n'offrant plus le concours des volontés sur le même objet, qui est de l'essence de tout contrat, il n'en existe plus. Peu importe que les choses périssent par un événement, sur lequel les circonstances dissimulées n'auraient pas influé; l'assureur serait toujours autorisé à répondre qu'il n'a assuré que *tel* risque, et que ce risque a été changé. Par exemple, si la circonstance que le navire était armé en guerre avait été dissimulée à l'assuré, bien que le navire ne pérît pas par suite d'un combat, ou ne fût pas enlevé par prise ou autres risques particuliers auxquels sa destination l'assujettissait, et qu'il pérît par une tempête ou autres événements maritimes auxquels tous les navires sont exposés, l'assurance ne devrait pas moins être annulée, sans que l'assuré fût recevable à requérir la confirmation du contrat en offrant un surcroît de prime, ou à consentir que l'assureur ne soit tenu des risques que dans la latitude de ceux dont le charge la police par lui souscrite, et à courir la chance de tous ceux dont les circonstances dissimulées ont pu être le principe; l'assureur n'en serait pas moins recevable à requérir la nullité de l'assurance. Il serait fondé à dire qu'il n'aurait pas souscrit la police s'il eût été instruit des circonstances essentielles qui lui ont été dissimulées. Son intention avait été de se soumettre aux seuls

risques dont il s'était rendu responsable; il a été trompé, et cela suffit pour que le contrat soit nul dès son principe. Ainsi, une différence entre l'époque du départ du navire indiquée dans la police et la véritable doit annuler le contrat, soit qu'il ait eu pour objet d'assurer le chargement, soit qu'il n'ait assuré que le corps : ainsi, dans une assurance sur le corps, une différence sur le tonnage peut paraître assez grave pour annuler le contrat. Il en est de même lorsqu'on a annoncé comme neutre ou amie la propriété qui appartenait à des belligérants; l'assureur, qui a droit dans ce cas, suivant l'exception que nous avons prévue nos 801 et 866, de rechercher les véritables caractères de la propriété assurée, peut se refuser à réparer un dommage, dont on ne lui a pas fait connaître toutes les chances; ce qui n'empêche pas que dans son intérêt la police ne soit valable, et par conséquent Com.
la prime acquise à son profit. Peu importe que, comme on 351.
l'a vu n° 785, on ait assuré sur bonnes ou mauvaises nouvelles; cette clause ne dispense pas l'assuré de déclarer ce qu'il sait.

Nous avons, à l'aide de ces principes, décidé, n° 810, quel serait le sort d'une assurance faite le 1er avril à Paris, ou dans un port quelconque, sur le corps d'un navire déjà en mer, avec clause que les risques de l'assureur commenceront le 10 avril, si par l'événement il était reconnu qu'entre le 1er et le 10 avril le navire avait éprouvé des accidents tels que sa perte était devenue inévitable, quoique dans le fait il eût péri quelques jours seulement après le 10 avril. La même question pourrait se présenter à l'occasion du chargement assuré sur ce navire; quoiqu'on puisse dire que, faute de s'être expliqué, l'assuré est censé avoir promis que les marchandises qu'il fait assurer n'étaient ni perdues, ni en état imminent de perte occasionné par des accidents antérieurs au jour où les risques de l'assureur ont commencé, nous pensons que dans ce cas, comme dans celui qui concerne le navire, le ristourne ne pourrait être invoqué.

Ce que nous avons dit, n° 792, ne permettrait pas que

l'assuré, dans le cas où l'assureur invoquerait contre lui le ristourne fondé sur des déclarations fausses ou erronées, fût admis à prouver par témoins qu'il a déclaré verbalement à l'assureur les faits non énoncés dans la police, ou dont la connaissance n'est pas avouée par ce dernier. Il aurait la seule ressource de lui déférer le serment; et par conséquent
Nap. 1359, 1358. il n'en pourrait user contre un porteur par endossement, à moins qu'il ne prétendît qu'il a eu aussi une connaissance personnelle de ces faits.

Du reste, l'appréciation des circonstances guiderait seule les tribunaux pour juger si un assureur savait ou pouvait savoir ce qu'il prétend lui avoir été dissimulé, et quelle influence ce qu'il dit avoir ignoré aurait pu avoir sur sa détermination (1); car il faut que les différences entre les énonciations et les faits véritables soient d'un intérêt quelconque. Ainsi, lorsqu'on a fait assurer le corps d'un navire, qu'on annonce devoir aller prendre un chargement à *tel* lieu de relâche, si le navire ne charge point et s'il périt en continuant sa route, l'assurance ne pourra être annulée sous ce prétexte.

884. Ce qui vient d'être dit s'applique à bien plus forte raison aux cas où l'assuré s'est rendu coupable de simulation ou de faux. Ainsi, il y a simulation lorsqu'on présente un navire comme étant d'une nation autre que celle à laquelle il appartient réellement; et cette fausse déclaration prend le caractère de faux, si, pour l'appuyer, de fausses énonciations sont insérées dans les pièces de bord.

La partie lésée a le droit, ou de rendre une plainte par
Com. 336. l'effet de laquelle le ministère public peut requérir les condamnations que prononcent les lois (2), selon que le fait se trouvera classé parmi les crimes ou les délits, ou d'agir simplement en dommages-intérêts par voie civile. Mais il est bien évident que l'intention de léser, sans laquelle il ne peut

---

(1) Rej., 7 décembre 1824, D. 1, 331.

(2) Rej., 17 août 1821, D. 1, 1142, et 2, 97.

y avoir de crime, de délit, de dol ou de fraude, doit être prouvée, parce qu'on ne la suppose point. Nap. 1116.

885. L'assureur ne cesse pas d'être recevable à dénoncer les suppositions faites dans l'intention de le léser, lorsqu'il a visé les connaissements dans lesquels la supposition a été commise, ou que ces connaissements ont été relatés dans les polices d'assurance qu'il a souscrites. Pour montrer qu'il n'y a pas eu supposition, il ne suffit pas de dire que celui avec qui on traitait a vu et a connu l'acte dans lequel la supposition était commise : il faudrait prouver qu'il a su que les choses n'étaient pas telles que cet acte les énonçait. Par exemple, si un assureur se plaignait de ce qu'on a désigné dans une police d'assurance et dans les connaissements qui s'y référaient des balles comme contenant du coton, tandis qu'elles ne contenaient que du chiffon ou de la bourre, l'assuré pourrait détruire l'odieux et la criminalité du reproche, en prouvant que l'assureur savait que les balles contenaient effectivement du chiffon ou de la bourre, mais que volontairement il a consenti qu'on énonçât dans les connaissements et la police du coton comme chose assurée. Le ristourne aurait lieu alors suivant les principes expliqués n° 878 ; mais il n'y aurait pas supposition criminelle, pourvu d'ailleurs qu'elle n'eût pas eu pour but de tromper un tiers.

886. Au contraire, lorsque l'assuré s'est présenté à l'assureur avec des connaissements indiquant des marchandises d'une espèce et d'une qualité auxquelles il a pu et dû croire, si cet assureur parvient à prouver que dans la réalité des choses autres que les marchandises désignées aux connaissements, des choses sans véritable valeur ou du moins d'une valeur infiniment au-dessous de celles que les connaissements et la police attribuent aux objets désignés comme aliment de l'assurance, ont été chargées, l'assuré ne peut se retrancher dans une fin de non-recevoir fondée sur ce qu'en visant les connaissements, en les relatant dans les polices, l'assu-

reur est réputé avoir bien connu les choses telles qu'elles étaient.

Par la nature même du contrat, l'assureur est admis non-seulement à contester les preuves produites par l'assuré pour justifier son chargement dans le navire, mais encore à faire preuve contraire, tant par titres que par témoins; et on ne pourrait même exciper contre lui, comme preuve qu'il ne lui serait pas permis d'arguer, des procès-verbaux de douanes, fussent-ils assermentés, qui constateraient le chargement prétendu (1). Il n'en est point de l'assurance comme de la vente. Il est de la nature du contrat de vente que l'acheteur voie ou vérifie ce qu'on lui vend, et, à plus forte raison, qu'il ne soit plus recevable à attaquer le contrat, sous prétexte qu'il au-
Nap. rait été trompé dans la qualité de la chose, dès qu'il en a pris
1642, 1643. livraison; sauf le cas particulier de l'action rédhibitoire pour
Nap. les causes qui la font admettre, et dans le bref délai fixé par
1648. la loi. Il est, au contraire, de la nature du contrat d'assurance que l'assureur s'en tienne aux déclarations qui lui sont faites, qu'il ne les vérifie point au moment où il souscrit la police, mais qu'il soit réputé contracter sous la foi de leur vérité, sous la condition que tout ce qu'on lui déclare est exact, sous la réserve de faire annuler l'assurance, et même de poursuivre par voie criminelle les suppositions qu'on se serait permises à son égard.

L'assuré qui les commettrait se rendrait coupable de faux en écritures privées commerciales; car on ne peut se refuser
Com. à mettre au rang des certificats les connaissements, auxquels
383, 384. la loi commerciale donne le nom générique d'attestations ou actes justificatifs du chargement; et la falsification ou faus-
Pén. 162. seté dans un certificat, faite dans la vue de tromper autrui, est un faux.

Si les circonstances ou tous autres motifs ne permettaient pas d'y voir un faux, il y aurait évidemment escroquerie; car, à moins de dénaturer toutes les notions, il est impossible

(1) Rej., 4 août 1829, D. 29, 1, 318.

de ne pas avouer que celui qui, pour engager un assureur à lui promettre *telle* somme, si *tels* objets qu'il désigne périssent, suppose que ces objets sont chargés, ou en substitue d'autres de moindre valeur, dans la vue de se faire payer à l'événement le prix promis sur la foi de sa fausse déclaration, emploie des manœuvres frauduleuses pour escroquer tout ou partie de la fortune de l'assureur.

L'assuré ne serait pas mieux fondé à exciper qu'ayant été poursuivi en banqueroute frauduleuse, et l'allégation de ce faux chargement ayant été un des éléments de la poursuite, son acquittement, prononcé par les jurés, établit une fin de non-recevoir, fondée sur l'autorité de la chose jugée, contre la poursuite civile de l'assureur. Nous en avons suffisamment expliqué les motifs n° 264.

TITRE VI.

DU CONTRAT A LA GROSSE.

887. On nomme *contrat à la grosse* un prêt fait sur des objets exposés à des risques maritimes, avec convention que si ces objets arrivent heureusement, le prêteur, ordinairement appelé *donneur*, sera payé du capital et d'une somme déterminée pour profits maritimes; et que si par les accidents de la navigation ces objets périssent ou sont détériorés, ce prêteur ne pourra rien demander au delà de ce qu'ils se trouveront valoir.

Le contrat de prêt à la grosse a de grands rapports avec l'assurance maritime. Dans l'un le prêteur est chargé des risques, et dans l'autre c'est l'assureur. Dans l'un le profit, dans l'autre la prime, sont le prix des risques maritimes, qui sont supportés d'après les mêmes principes, et peuvent être modifiés de la même manière. Le taux de ces profits ou de cette prime est plus ou moins élevé, suivant la durée et la nature des risques ou la convention. Les deux contrats ne produisent les effets qui leur sont propres, qu'autant que les objets affectés au prêt ou assurés ont été exposés à des ris-

ques maritimes, que les mêmes circonstances, les mêmes événements, font commencer et finir.

888. Mais si l'on rencontre quelque conformité entre ces deux contrats, on doit aussi remarquer des différences essentielles. Dans le contrat à la grosse, le prêteur fournit réellement une certaine somme; dans le contrat d'assurance, l'assureur ne fournit rien : au contraire, il reçoit une prime, qui souvent lui est payée à l'instant de la convention, et qui, lors même qu'elle n'est pas payée comptant, est une créance certaine, qu'il peut céder ou se faire garantir. C'est ce qui fait que les profits maritimes sont toujours fixés à un taux proportionnellement plus élevé que les primes d'assurances, et que, comme nous l'avons déjà dit n° 855, ce dernier con-
Com. 315. trat est bien plus commun et bien plus utile. Dans le prêt à la grosse, il faut des choses susceptibles d'être la matière d'un gage; dans l'assurance, il suffit de pertes possibles. Le prêteur à la grosse, en se chargeant des risques que courent les choses sur lesquelles il prête, ne contracte aucune obligation envers l'emprunteur; l'assureur s'oblige envers l'assuré à l'indemniser des pertes qu'il pourra essuyer, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

889. C'est de là que dérivent la plupart des différences que nous remarquerons entre ces deux contrats. Elles existent principalement en ce qui concerne leur exécution et l'application de la règle que tout demandeur doit établir son droit.
Com. 325. Dans le prêt à la grosse, le prêteur, qui s'est dessaisi de son argent, ne pouvant l'exiger avec les profits convenus qu'au cas d'heureuse arrivée, doit prouver cet événement ou toutes les autres causes légitimes d'exigibilité. L'emprunteur, n'ayant rien à demander, n'est assujetti à aucune diligence pour faire connaître les sinistres et autres accidents qui pourront lui servir d'exceptions : il suffit que, lorsqu'il sera attaqué, il en fasse la justification; s'il doit s'en procurer la preuve, c'est dans l'intérêt de ses exceptions. Dans le contrat d'assurance, l'assureur ayant promis d'indemniser l'assuré de ses pertes,

c'est ce dernier qui est demandeur : c'est donc à lui de justifier ses demandes par des actes, dans les délais déterminés : l'assureur n'agit point ; il attend et pourra fonder ses exceptions sur l'insuffisance, l'irrégularité ou la tardiveté des preuves rapportées par l'assuré.

Ce titre sera divisé en cinq chapitres. Le premier traitera des principes généraux sur le contrat à la grosse ; le second, de ses formes ; le troisième, des droits et actions du prêteur contre l'emprunteur ; le quatrième, des droits et exceptions de l'emprunteur contre le prêteur ; le cinquième, du ristourne ou dissolution du contrat par défaut ou insuffisance de choses mises en risques.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux sur le contrat à la grosse.

890. La définition que nous avons donnée du contrat à la grosse, n° 887, établit suffisamment qu'il ne peut en exister s'il n'y a une chose prêtée, s'il n'y a des objets affectés à la sûreté de ce prêt, si ces objets ne sont exposés à des risques, si le prêteur n'a pas droit à un profit qui puisse être l'équivalent de l'intérêt de son capital et des risques dont il se charge.

Ce peu de mots indique la distribution de ce chapitre en quatre sections.

SECTION PREMIÈRE.

Des choses qu'on peut prêter à la grosse.

891. Les principes généraux que nous avons donnés, nos 468 et suivants, sur le prêt commercial, s'appliquent au prêt à la grosse : ainsi, on peut prêter à la grosse non-seulement de l'argent, mais toute espèce de choses appréciables. Il n'est pas contre l'essence et la nature de ce contrat que l'emprunteur reçoive des effets ou des marchandises qu'il convertit en argent ; mais dans la réalité, ce sont moins ces choses que leur prix qui fait la matière du contrat. Cette observation suffit pour ne pas confondre un prêt à la grosse avec la convention par laquelle on confierait à des gens de

mer le transport et la vente de marchandises, moyennant une part dans le profit ou toute autre indemnité, ce qui forme, suivant la nature des clauses, ou une commission, ou un contrat de revente à profit commun, ainsi que nous l'avons vu n° 702.

On sent du reste qu'il faut que les choses prêtées à la grosse soient de nature à se consommer, ou, si elles n'en étaient pas susceptibles, que la convention donne à l'emprunteur le droit d'en disposer, sans être tenu de les rendre en nature. Ce n'est pas qu'on dût n'accorder aucun effet à la convention par laquelle des objets seraient livrés à une personne pour n'en avoir que l'usage, les rendre s'ils ne périssaient pas par accidents maritimes, et payer pour cet usage un certain prix; mais ce serait plutôt un louage à la grosse qu'un prêt, puisque l'emprunteur ne deviendrait pas propriétaire de la chose prêtée.

SECTION II.

Des choses affectées à l'emprunt à la grosse.

892. Le prêt à la grosse ne pouvant exister qu'autant qu'on y affecte des choses exposées à des risques maritimes, tout ce que nous avons dit, n°s 758 et suivants, relativement à la nature, consistance et valeur des choses assurées, est applicable à ce contrat, sauf quelques modifications que prescrit sa nature particulière.

Com. 318, 319. Les choses, qui par leur nature ou par les dispositions prohibitives de la loi ne peuvent être la matière de l'assurance, telles que les profits espérés, les loyers des gens de mer, le fret à faire, ne sont pas susceptibles d'affectation au prêt à la grosse, et même les choses auxquelles le contrat d'assurance s'applique ne peuvent pas toujours indistinctement être la matière du prêt à la grosse. Cette restriction naît de la différence qui existe entre ces deux contrats. Le prêt à la grosse, produisant l'affectation réelle des choses sur lesquelles on emprunte, exige que ces choses soient vénales; l'assurance n'ayant pour objet que de se garantir contre des risques pos-

sibles, il n'est pas indispensable que la chose exposée puisse être vendue. Ainsi, on peut faire assurer la vie ou la liberté d'un individu, quoiqu'elles soient l'une et l'autre inaliénables, et elles ne pourraient être la matière d'une affectation à un prêt à la grosse. Il n'est pas toutefois indispensable que la chose affectée soit corporelle; on pourrait emprunter sur une créance, si elle était exposée à des risques maritimes qui pourraient la faire périr ou la diminuer. Tel est le fret déjà Com.
acquis, ou le profit déjà fait sur des marchandises expédiées. 320.

893. On ne peut emprunter que sur des choses qu'on court risque de perdre. Si déjà elles étaient garanties par un contrat d'assurance, elles ne pourraient être affectées à un prêt à la grosse. Il faut cependant entendre sainement cette Com.
prohibition : si des marchandises déjà assurées avaient une 316, 317.
valeur supérieure à la somme pour laquelle l'assurance a été faite, l'excédant de leur valeur pourrait être affecté à un emprunt à la grosse. Il en serait de même d'un emprunt préexistant.

En cas de contravention aux prohibitions portées par la loi, le prêteur, qui a à s'imputer de les avoir méconnues, ne peut répéter que la somme prêtée, sans aucun profit maritime, et Com.
seulement l'intérêt du jour de la demande. Si la somme em- 318.
pruntée l'avait été sur les salaires des gens de mer pendant la navigation, ces prêts seraient entièrement nuls, comme nous l'avons vu n° 697, à moins qu'ils ne fussent accompagnés des autorisations, et qu'ils n'eussent pour principe les causes portées dans l'ordonnance du 1er novembre 1745.

Il n'est pas nécessaire que la chose sur laquelle on emprunte soit embarquée dans le lieu du départ; il suffit, comme nous l'avons vu, nos 805 et 832, pour l'assurance, qu'elle le soit à l'instant où commencent les risques que l'emprunteur entend faire supporter au prêteur. Ce prêteur n'a pas besoin, pour la validité du prêt, de justifier que la chose empruntée a été utilement employée. L'emprunteur, de son côté, peut employer l'argent à ce qu'il croit le plus utile à ses intérêts,

le faire servir à l'achat, dans le lieu du départ, des marchandises qui sont à sa convenance, ou le prendre avec lui à bord pour des opérations ultérieures. Dans tous ces cas, le prêt n'en est pas moins valable; il suffit, sauf des conventions
Com. 329. contraires, que l'emprunteur justifie qu'à l'instant où les risques qu'il veut mettre à la charge du prêteur ont commencé, des choses de l'espèce indiquée et équivalentes à la somme empruntée y étaient réellement exposées.

SECTION III.

Des risques.

394. Il est essentiel que le prêteur coure le risque des choses affectées au prêt : le contrat dans lequel cet affranchissement serait stipulé ne serait pas un prêt à la grosse; il n'aurait que les effets résultant des prêts ordinaires. Il en serait de même si les objets affectés au prêt à la grosse n'avaient pas été exposés à des risques. Dans l'un comme dans l'autre cas, le prêteur ne pourrait exiger de profit maritime; il n'aurait droit qu'à l'intérêt légal du jour de la demande en justice ou du terme stipulé dans la convention.

Les risques que court le prêteur à la grosse sont les mêmes que ceux dont est chargé l'assureur. Ainsi, comme l'assureur, le prêteur répond de tout dommage résultant de cas
Com. 350. fortuit, de force majeure, de la faute ou du délit d'un tiers, dont le capitaine, ou l'armateur pour lui, ne répondrait pas. Cette responsabilité peut aussi, comme dans l'assurance, recevoir une extension conventionnelle : ainsi le prêteur peut
Com. 353. se charger de la baraterie de patron; il peut prendre sur lui les risques particuliers attachés à certaines marchandises ou
Com. 326. à certaines expéditions, les avaries provenant du vice propre de la chose, les dangers d'un commerce interlope. Dans toutes ces occurrences, la volonté des parties ne reçoit de limites que par les prohibitions de la loi.

395. Mais s'il est libre aux parties d'étendre les risques du prêteur au delà des facultés légales, comme dans les assurances, ces mêmes risques ne pourraient être resserrés

aussi étroitement que dans ce dernier contrat. Nous avons vu, n° 858, que l'assureur pouvait non-seulement se décharger Com. des avaries simples éprouvées par les choses assurées, mais 409. encore des avaries grosses, c'est-à-dire de l'obligation de rembourser à l'assuré la somme pour laquelle ses marchandises auraient contribué à des sacrifices communs. Il ne doit pas en être de même dans le prêt à la grosse : le prêteur peut bien stipuler qu'il ne courra pas *tel* risque déterminé, même qu'il ne supportera pas en général les avaries simples; mais Com. il ne pourrait par une stipulation, quelque expresse qu'elle 330. fût, se dispenser de contribuer pour l'emprunteur aux avaries grosses. C'est la conséquence du principe posé n° 892, que Com. le prêt à la grosse affecte réellement les choses, et que le sa- 320. crifice pour lequel la contribution a lieu, ayant eu pour résultat de les sauver, le prêteur, en quelque sorte seul intéressé à leur conservation, ne saurait se dispenser de contribuer à la réparation du sacrifice qu'elles ont occasionné. D'ailleurs il serait dangereux que l'on permît de limiter dans des bornes trop étroites les risques du prêteur; de telles stipulations pourraient déguiser des prêts usuraires.

Enfin, lorsqu'il s'agit d'interpréter les clauses d'un contrat à la grosse, l'interprétation doit toujours en être faite en faveur de l'emprunteur. Cette distinction, résultant de la différence entre le prêt à la grosse et l'assurance, repose sur ce que dans le premier l'emprunteur est le débiteur, et que dans le doute il faut prononcer en sa faveur, tandis que dans l'assurance l'assuré est créancier de l'assureur pour la réparation des pertes et dommages qu'il pourra éprouver.

SECTION IV.

Des profits maritimes.

896. Il ne peut exister de prêt à la grosse, si l'emprunteur ne s'oblige à payer au prêteur, outre la chose prêtée, une certaine somme ou valeur pour le prix des risques dont celui- Com. ci s'est chargé, qui devient un accessoire du capital et jouit 311.

des mêmes priviléges. Ce profit peut sous certains rapports être comparé à la prime : l'un et l'autre sont le prix du risque; mais ils diffèrent sur ce point, que la prime est toujours
Com. due quel que soit l'événement, tandis que le profit maritime
325. n'est dû qu'au cas d'heureuse arrivée.

Le prêteur ne fait rien d'injuste en stipulant pour le cas d'heureuse arrivée un profit supérieur à l'intérêt pour les prêts ordinaires, et, les chances étant nécessairement incertaines, la plus grande latitude a dû être accordée aux parties. Ce profit peut consister, soit en une somme fixe pour toute l'expédition, quelle qu'en soit la durée, soit en une certaine somme par mois. Il n'est point contraire aux principes du contrat à la grosse que les parties stipulent un profit qui sera variable, c'est-à-dire croissant ou décroissant, selon la durée du voyage; que ce profit augmentera dans le cas où le navire ne reviendrait pas au temps indiqué, etc. On peut aussi convenir, dans un contrat fait pendant la guerre, que l'intérêt fixé à tant par mois, ou à une somme déterminée, sera réduit au cours de la place pour les mois qui s'écouleront depuis la paix, et réciproquement stipuler une augmentation en cas de guerre.

Ordinairement ce profit est une somme d'argent; mais rien n'empêche qu'il ne consiste en autres choses évaluables, même dans une part des bénéfices à faire sur les objets affectés. Cependant une telle convention serait plutôt considérée comme une espèce d'association en participation, dont nous parlerons plus loin. De même, si le prêteur avait, au lieu d'argent ou de marchandises, stipulé quelque avantage pour lui en cas d'heureuse arrivée des objets affectés, ce serait un profit suffisant pour donner au contrat une consistance légale. Par exemple, un capitaine ayant besoin d'argent reçoit d'un commerçant 100 livres sterling, qui au cours moyen en France valent 2,500 fr. ; il s'oblige de payer à son domicile en France 3,000 fr., mais seulement en cas d'heureuse arrivée de son navire : une telle convention est un véritable prêt à la grosse. Ce genre de prêt, où le profit consiste dans la

possibilité d'un exhaussement de change, est particulièrement en usage aux Indes orientales, dans les emprunts que font les capitaines pour leur retour en Europe.

CHAPITRE II.

Des formes du contrat à la grosse.

897. L'objet du contrat à la grosse n'étant pas seulement de produire une obligation réciproque entre l'emprunteur et le prêteur, mais encore d'assurer à ce dernier un droit de préférence sur les objets affectés au prêt, toutes les formalités Com.
qui ont pour objet d'attester aux tiers la régularité et la réa- 320.
lité de cette convention doivent être observées scrupuleusement.

Nous allons examiner dans la première section de ce chapitre quelles formes externes sont requises pour la preuve du contrat à la grosse; dans la seconde, quelles formes internes, c'est-à-dire quelles énonciations il doit contenir; dans la troisième, par quelles personnes un emprunt à la grosse peut être fait.

SECTION PREMIÈRE.

Des formes externes du contrat à la grosse.

898. Le contrat à la grosse doit être passé devant notaire, Com.
ou, lorsqu'il est fait en pays étranger, devant le chancelier 311.
du consulat, dans les cas où les lois, règlements et usages lui en donnent le pouvoir; il peut aussi être fait sous signatures privées. Le prêt, qu'on alléguerait avoir été consenti verbalement, ne pourrait, en cas de dénégation, être prouvé par témoins. Le demandeur dépourvu d'un commencement de preuve par écrit n'aurait d'autre ressource que de s'en rapporter au serment ou aux livres de son adversaire, parce que la mention faite dans ces livres deviendrait un aveu écrit. Toutefois une telle convention n'aurait d'effet qu'entre les contractants et ne produirait aucun privilége, parce que l'ef-

fet des priviléges est de pouvoir être invoqués contre les tiers, dont il ne faut pas que le sort reste à la discrétion des parties, qui pourraient par des antidates supposer des prêts à la grosse, dont le privilége absorberait le gage commun.

Com. 313. 899. Un contrat à la grosse peut être fait à ordre, et négocié par les mêmes voies, avec les mêmes droits et la même garantie que les autres effets de commerce. Le cessionnaire acquiert la créance qui en résulte, sous les chances et conditions qui y sont inhérentes, et si, par l'événement, l'emprunteur ne satisfait pas à ses obligations suivant les règles que nous donnerons ci-après, ce cessionnaire non payé sera fondé à recourir contre son cédant dans les formes que nous avons fait connaître, nos 428 et suivants, jusqu'à concurrence
Com. 162. du capital cédé. A cet égard, les règles sur la nécessité de faire le protêt le lendemain de l'échéance doivent être modifiées selon la nature des choses. Si le prêt est fait pour un temps déterminé, *tant* de mois, de jours, ou remboursable à *telle* époque, rien ne s'oppose à ce que le porteur par endossement exige le payement le jour indiqué ou proteste le lendemain : il doit donc exercer son recours dans les délais fixés pour les lettres de change. Mais si l'époque du remboursement est indéterminée, si le prêt est fait pour un voyage, jusqu'à *telle* hauteur en mer, le porteur ne peut connaître l'événement à l'instant même qu'il a lieu, de manière à exiger le payement ou à protester. Il doit le faire aussitôt qu'il en est instruit, et c'est aux tribunaux à apprécier par les circonstances les exceptions de déchéance qu'on essayerait de
Com. 314. faire valoir contre lui. Mais le cédant ne peut être contraint à rembourser le profit maritime, s'il n'y a stipulation expresse ; il ne doit que l'intérêt ordinaire du capital, à compter du jour du protêt, les frais légitimes et leurs intérêts, même le rechange, comme nous l'avons vu n° 438. Rien ne s'oppose
Com. 313. à ce que le contrat à la grosse soit au porteur : alors il est cessible de la même manière que les titres au porteur, et tout ce que nous avons dit, nos 313 et 483, y est applicable.

900. Dans quelque forme que soit rédigé l'acte de prêt à la grosse, il faut, s'il est fait en France, qu'il soit enregistré, dans les dix jours de sa date, au greffe du tribunal de commerce, qui paraît pouvoir être indistinctement celui où le prêteur exerce son commerce ou celui de la passation du contrat (1). S'il est fait à l'étranger, les formalités que nous verrons, n° 910, être exigées pour la validité du prêt fait à un capitaine doivent être observées, même lorsque le propriétaire des objets affectés contracte directement, à peine pour le prêteur de perdre son privilége. Ces mesures sont fondées sur l'intérêt des tiers; elles ont pour but d'empêcher qu'on ne soit trompé, en prêtant sur des objets déjà affectés à un prêt, et qu'un commerçant de mauvaise foi, à la veille de faire faillite, ne puisse souscrire des emprunts à la grosse antidatés au profit de prêteurs supposés. La nature et le but de ces précautions apprennent suffisamment que l'inobservation de ces formalités ne ferait aucun obstacle à l'action personnelle qu'exercerait contre l'emprunteur un prêteur qui ne s'y serait pas conformé.

Com. 312.

SECTION II.

Quelles énonciations doit offrir le contrat de prêt à la grosse.

901. Le contrat à la grosse doit énoncer : 1° le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime; 2° les objets sur lesquels le prêt est affecté; 3° les noms du navire et du capitaine; 4° ceux du prêteur et de l'emprunteur; 5° si le prêt a lieu pour un voyage, pour quel voyage, pour quel temps, et l'époque du remboursement. Cependant l'acte dans lequel ces énonciations seraient omises pourrait avoir quelque effet : ainsi un billet simple ou à ordre, causé *valeur en grosse aventure*, constaterait suffisamment, pour fonder l'action du prêteur contre l'emprunteur, la preuve qu'une somme a été prêtée. Le contrat doit en outre énoncer les autres clauses dont les parties conviennent, et qui reçoivent leur

Com. 311.

(1) Rej., 20 février 1844, D. 44, 1, 159.

exécution en tout ce qui n'est point contraire à l'essence du prêt à la grosse.

Nous allons offrir, dans cinq paragraphes, des développements sur chacune des énonciations que nous avons indiquées.

§ Ier.

Des énonciations du capital prêté et de la somme convenue pour le profit maritime.

902. Nous avons fait connaître, n° 891, quelles choses pouvaient être prêtées à la grosse; on a vu qu'au lieu de consister en une somme d'argent, le prêt pouvait consister en
Com. marchandises. La nécessité d'énoncer, soit la somme prêtée,
311. soit la valeur des choses livrées à l'emprunteur, est évidente; car, dans ce dernier cas, ce n'est pas des choses prêtées qu'il se rend débiteur, mais du prix de leur estimation. S'il contractait l'obligation de rendre ces choses elles-mêmes, ce ne serait plus un prêt, mais un louage, comme on l'a vu n° 892.

L'énonciation du profit maritime n'est pas moins nécessaire. Si une personne prêtait, sans stipuler aucun intérêt, une somme d'argent à un armateur, pour un certain voyage, avec la clause que celui-ci ne serait pas tenu de la rendre en cas de perte de son navire par suite d'accidents de force majeure, ce serait un prêt ordinaire, avec donation du capital en cas d'événement prévu, et cet acte serait réglé par les principes du droit commun. Néanmoins une simple donation devrait être clairement énoncée; si la fixation du profit maritime avait été omise, il serait plus convenable d'y suppléer par le cours du lieu où le prêt s'est effectué que de supposer un don.

§ II.

De l'énonciation des choses affectées.

903. La manière la plus simple et la plus certaine de
Com. faire connaître les choses affectées au prêt à la grosse est sans
311. doute de les désigner dans l'acte, afin qu'il ne puisse, après l'événement, s'élever d'incertitude sur ce qui a fait l'objet du

contrat. Mais nous avons vu, n° 893, que le prêt à la grosse pouvant porter sur des marchandises non encore acquises par l'emprunteur à l'instant où le prêt s'effectue, une désignation dans ce cas n'est point indispensable.

Tout ce que nous avons dit, nos 804 et 811, sur la désignation du navire par son nom, sa qualité, et tous autres renseignements qui peuvent en faire connaître l'identité; sur les effets que pourrait produire une erreur de nom ou de désignation, selon que les parties auraient pu être ou n'être pas d'accord sur l'identité; tout ce qui concerne les désignations accidentelles, que le navire est armé en course, qu'il voyage sous escorte, s'applique sans aucune restriction au prêt à la grosse comme aux assurances. Il en est de même des désignations qu'on doit donner aux marchandises, lorsqu'elles sont affectées à un prêt à la grosse. Tous les développements que nous avons offerts à ce sujet, nos 760 et suivants, sur les assurances faites conjointement, alternativement ou séparément sur plusieurs navires, et sur les énonciations accidentelles qui tendent à faire reconnaître d'une manière plus précise l'individualité du navire où elles sont chargées, n'éprouvent ici aucune modification.

904. Le contrat détermine assez souvent la valeur des effets affectés au prêt; mais cette estimation n'est pas indispensable à la validité du contrat : seulement, lorsqu'elle n'a pas été faite, l'emprunteur doit justifier qu'à l'instant de l'événement qu'il veut faire supporter au prêteur, les objets exposés aux risques étaient d'une valeur équivalente à la somme prê- Com.
tée, tandis que si l'évaluation en avait été faite, elle serait 329.
présumée exacte jusqu'à preuve contraire. De là naît la question de savoir si ce pacte exclut toute réclamation du prêteur. Ce serait consacrer une injustice et faciliter les fraudes que d'établir une fin de non-recevoir absolue. Mais le prêteur qui acquiesce à une évaluation doit s'imputer de s'en être rapporté à la bonne foi de l'emprunteur; on ne devrait donc l'écouter qu'autant qu'il prouverait être victime d'une fraude

véritable. On suivrait à cet égard le principe général de droit, que le dol ne se présume point, qu'il doit être prouvé
Nap. 1116. par celui qui l'allègue, et que les tribunaux ne doivent admettre la preuve testimoniale dans ce cas que d'après des
Nap. 1353. présomptions graves, précises, concordantes, dont l'appréciation est abandonnée à leur conscience. Quant à l'emprunteur, on sent, d'après les principes expliqués n° 820, qu'il ne serait pas recevable à prétendre que les objets affectés valaient davantage, pour empêcher le ristourne des prêts subséquents, dans le cas dont nous parlerons au chapitre cinquième.

§ III.

De l'énonciation des noms du navire et du capitaine.

905. Nous avons considéré, dans le paragraphe précédent, le navire comme objet des risques. Il peut être aussi considéré comme lieu des risques, c'est-à-dire comme contenant les choses affectées au prêt. A cet égard, il faut se reporter à ce que nous avons dit n°s 804 et suivants.

Mais ces règles sont susceptibles de quelques restrictions :
Com. 337. nous avons vu, n° 805, qu'on peut dans l'assurance garantir des objets d'un risque, sans désigner ni le navire sur lequel ces objets sont chargés, ni le nom du capitaine, ni faire d'autres énonciations capables d'aider à le reconnaître. La différence qui existe entre l'assurance et le prêt à la grosse permet moins de latitude dans ce dernier contrat. Dans le premier, l'assuré, propriétaire des marchandises, a plus de moyens pour justifier que les risques ont réellement porté sur *tels* ou *tels* objets; dès lors, il est moins nécessaire d'exiger des désignations dans la police, puisqu'il est dans une position où il lui est facile de les suppléer. Le prêteur à la grosse, au contraire, n'est pas propriétaire des objets; il n'a pas sur eux cette surveillance que l'assuré peut exercer; et comme
Com. 325. néanmoins il est tenu de justifier de l'heureuse arrivée pour pouvoir exiger l'exécution du contrat, il faut que les énonciations de l'acte de prêt suppléent à ce manque de moyens.

Il est donc nécessaire que les choses affectées au prêt soient désignées, ou par leur individualité propre, ou par l'énonciation des noms du navire qui les porte et du capitaine qui conduit ce navire.

§ IV.

De la désignation du prêteur et de l'emprunteur.

906. Il n'est point d'acte qui puisse avoir son effet, si l'on ignore entre quelles parties il est passé, puisqu'il n'imposerait d'obligations et ne donnerait de droits à personne. Ainsi, le contrat à la grosse doit énoncer le nom de l'emprunteur. Com.
Mais l'omission du nom du prêteur empêcherait-elle les effets 311.
de l'obligation de l'emprunteur désigné? Sans doute, il n'existerait pas d'obligation, si un commerçant déclarait simplement qu'il a emprunté, ou qu'il payera *telle* somme affectée sur *tels* objets. Aucun créancier n'étant désigné, et l'écrit n'annonçant point que l'obligation est au profit du porteur, la détention ne serait pas une preuve de propriété. Un acte aussi imparfait pourrait être considéré toutefois contre l'emprunteur comme un commencement de preuve par Nap.
écrit, en faveur du porteur qui se prétendrait créancier, sans 1347.
produire aucun effet contre les tiers, puisque ce porteur n'aurait pas un titre revêtu des formes exigées pour pouvoir le leur opposer.

On a vu, n° 899, que le contrat pouvait contenir obligation de payer au porteur. La nécessité d'indiquer le prêteur ne s'oppose point à ce qu'une telle clause ait son effet; car de deux choses l'une : ou le contrat énonce que *telle* personne a prêté et que l'emprunteur payera à elle ou *au porteur*, ou la première de ces énonciations ne se trouve point. Au premier cas, le prêteur est expressément désigné; au second, c'est le porteur qui est présumé avoir prêté lui-même ou par un mandataire.

907. Nous avons dit que le nom de l'emprunteur et la qualité dans laquelle il agit ne pouvaient jamais être omis impunément; la raison en est sensible.

Il peut se faire que celui qui emprunte n'agisse qu'au nom d'un autre, c'est-à-dire en qualité de commissionnaire. Les principes que nous avons donnés, nos 563 et suivants, le rendront sans doute obligé, comme s'il eût traité lui-même; mais comme un commissionnaire ne nomme point son commettant, il peut arriver que la qualité de celui-ci soit telle qu'elle expose les objets affectés au prêt à des périls particuliers. Les règles que nous avons données, nos 800 et suivants, relativement au nom et à la qualité de celui qui se fait assurer, sont ici entièrement applicables.

§ V.

Désignation du voyage et du terme de remboursement.

Com. 335. **908.** On peut emprunter pour un temps déterminé ou jusqu'à un certain événement; nous avons vu, n° 895, qu'à cet égard toutes conventions étaient libres. On peut aussi emprunter pour le voyage entier que fera le navire, ou pour *telle* partie de ce voyage. Si le prêt a lieu pour un voyage, il
Com. 311. faut encore déclarer pour quel voyage. Cette énonciation est d'une grande importance, puisque le voyage indiqué dans le contrat de prêt à la grosse ne pourrait être remplacé par un autre. A cet égard, il faut se reporter à ce qui a été dit, nos 809 et 810, relativement au contrat d'assurance, dont toutes les règles sont, sous ce rapport, applicables au prêt à la grosse.

SECTION III.

Par quelles personnes peut être souscrit un emprunt à la grosse.

909. Dans la règle, le droit d'emprunter à la grosse sur une chose ne peut appartenir qu'à celui qui en est propriétaire, puisque cette convention produit une affectation réelle de cette chose à la sûreté du prêteur. Si elle appartient à plusieurs, tous, ou au moins la majorité, doivent avoir consenti l'emprunt expressément ou implicitement, suivant les règles que nous donnerons dans la cinquième partie sur l'effet des engagements pris par un associé. Il faut néanmoins, pour

appliquer sainement ces principes, distinguer entre l'emprunt sur le corps d'un navire et l'emprunt sur des marchandises.

La règle qu'en fait de meubles la possession vaut titre ne Nap.
s'applique point aux navires, comme on l'a vu n° 617. Ainsi, 2279.
celui à qui un navire a été loué en entier ne peut en général l'affecter à un prêt à la grosse. Le prêteur doit se faire représenter le titre de l'emprunteur; s'il n'a pas pris cette précaution, il n'acquiert pas plus de droits que s'il avait acheté le navire d'un homme qui en aurait été simple locataire. Il n'y a de modifications que dans le cas prévu n° 621, où nous avons dit que des copropriétaires d'un navire pou- Com.
vaient se faire autoriser à emprunter à la grosse sur la part 322.
de celui ou de ceux qui seraient en retard de fournir le contingent nécessaire aux réparations ou à l'armement.

Le capitaine, qui, suivant ce que nous avons dit n° 801, n'a pas, par le seul fait de sa préposition, droit de faire assurer le navire, a néanmoins celui de l'affecter à un prêt à la grosse. Des motifs qui tiennent au bien de la navigation ont Com.
dicté cette exception. Un navire en route pourrait être hors 234.
d'état de continuer son voyage, si le capitaine ne trouvait pas de fonds; il ne voyage pas moins, quoiqu'il ne soit pas assuré. Mais les besoins et l'intérêt de la navigation motivant seuls cette exception, l'emprunt à la grosse qu'un capitaine ferait sur tout ou partie du navire pour compléter le chargement, ou pour ne pas retourner à vide, quand même des avis et procès-verbaux constateraient l'avantage d'une telle opération, n'obligerait point celui ou ceux pour le compte de qui Com.
il l'aurait fait; le prêteur serait réduit à des droits personnels 236,
contre le capitaine, ou à n'exercer contre les refusants que 321.
les actions que celui-ci aurait lui-même.

Quant à l'emprunt sur des marchandises, on peut conclure des principes expliqués n° 272 que, si celui qui en est le possesseur les affecte à un prêt à la grosse, le prêteur de bonne foi acquiert des droits au préjudice du vendeur, de la même manière qu'un acheteur de bonne foi en acquerrait la

propriété. Nous avons vu aussi, n° 644, que le capitaine pouvait, pour les besoins du navire, emprunter à la grosse sur le chargement.

910. Les conditions sur la forme de la publicité du contrat à la grosse, dont nous avons parlé dans la première section de ce chapitre, suffisent évidemment lorsque l'emprunt a été fait par le propriétaire du navire ou le chargeur des marchandises. Mais lorsqu'il est fait par le capitaine du navire, dans les circonstances que nous venons d'indiquer, il est naturel d'exiger d'autres précautions pour empêcher que ses commettants ne soient victimes de son imprudence, dont les tiers profiteraient, ou de sa fraude, dont ils seraient complices. Ainsi, le capitaine ne peut emprunter à la grosse, soit sur le navire, soit sur le chargement ou autres objets qui sont sous sa direction, dans le lieu de la demeure des propriétaires,
Com. 321. sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte.

S'il est forcé d'user de cette ressource hors de cette demeure, il doit en faire constater la nécessité par un procès-
Com. 234. verbal signé des principaux de l'équipage, indiquant les circonstances et les causes qui rendent l'emprunt nécessaire. Il doit prendre ensuite l'autorisation du tribunal de commerce du lieu, ou à son défaut du juge de paix, si c'est en France, et, si c'est en pays étranger, celle du consul français ou du vice-consul régulièrement autorisé (1), et, s'il n'en existe point, du magistrat des lieux.

Ces espèces d'emprunt se font quelquefois par des lettres de change, que le capitaine tire au profit ou à l'ordre du prêteur sur l'armateur, et dont le payement est subordonné à la condition d'heureuse arrivée, comme nous l'avons dit n° 183. De quelque manière qu'il soit fait, il est nécessaire que la cause du prêt soit énoncée, et que les pièces justificatives accompagnent le titre; autrement l'armateur refuserait légiti-

---

(1) Cass., 24 août 1847, D. 47, 1, 277.

mement de l'acquitter. Dans les cas que nous avons indiqués nos 631 et 909, une simple ordonnance du juge, après sommation, est suffisante

911. Les armateurs ne peuvent refuser d'acquitter les engagements pris pour ces causes et avec ces formalités, sous prétexte qu'ils entendent contester ce qu'a fait le capitaine; par exemple, qu'ils étaient présents ou avaient un commissionnaire dans le lieu de l'emprunt, et que cependant le capitaine ne les a pas consultés; ou qu'il avait reçu une défense expresse d'emprunter; ou que l'emprunt n'était pas réellement nécessaire, et que le capitaine a supposé des besoins. Com. 236. Ils ne seraient pas même fondés à se libérer, dans ce cas, d'un prêt dont la nécessité et la régularité sont bien établies, en offrant le délaissement du navire et du fret. Ils peuvent seulement prouver que le prêteur était de connivence avec le capitaine et complice de sa fraude; et par suite de ces principes, ils ne peuvent refuser de payer aux chargeurs les marchandises mises en gage dans les mêmes circonstances, conformément à ce qui a été dit n° 663. Ils ne pourraient pas davantage refuser de payer le prêteur de bonne foi, qui ne pourrait représenter les pièces justificatives que nous venons d'in- Com. 234. diquer. Ces formalités sont uniquement établies en faveur du capitaine pour couvrir sa responsabilité vis-à-vis des armateurs : s'il ne les avait pas observées, l'emprunt ne serait pas moins obligatoire pour le propriétaire du navire ou le chargeur de marchandises, sans que le prêteur de bonne foi fût tenu de justifier de la nécessité de l'emprunt (1).

Mais si l'emprunt a été fait dans le lieu de la demeure des propriétaires du navire, sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte, les prêteurs n'ont de droits, ni contre les armateurs, ni sur le navire ou le fret, à moins qu'une partie n'appartienne au capitaine, devenu par là leur seul obligé; alors leurs droits sont réduits à sa part, et ils Com. 321. peuvent le poursuivre personnellement.

---

(1) Cass., 5 janvier 1841, D. 41, 1, 80.

Au surplus, la régularité des pièces en faveur des prêteurs et leur bonne foi n'empêchent point les armateurs de soumettre à l'examen la conduite du capitaine. Ce dernier leur doit compte, non-seulement de l'emploi des fonds, mais de la légitimité de l'emprunt, et, comme il pourrait avoir trompé les magistrats et le prêteur, le seul rapport des pièces régulières ne le justifierait pas.

Com. 236. Ainsi, le capitaine qui emprunte sans nécessité peut être poursuivi criminellement et condamné à la réclusion, conformément à l'article 14 de la loi du 10 avril 1825 et à l'article 92 du décret du 24 mars 1852; à plus forte raison s'il avait dissipé les deniers dont l'emprunt aurait eu pour objet les besoins de son navire. Pén. 406, 408.

Cette responsabilité s'appliquerait même au mode d'exécution d'une autorisation légale pour emprunter en cas de nécessité; par exemple, si le capitaine avait emprunté purement et simplement, au lieu de faire un emprunt à la grosse, car ce mode, quoique plus onéreux si la navigation se termine heureusement, n'oblige l'armateur qu'autant que le navire est conservé. Cet armateur, sans pouvoir toutefois se dispenser de payer le porteur qui s'est mis en règle, aurait droit d'obtenir des dommages-intérêts contre le capitaine, à qui il aurait interdit cet emprunt ordinaire, ou contre qui il prouverait qu'il y a eu grave imprudence à préférer un emprunt pur et simple à un emprunt à la grosse.

CHAPITRE III.

Quand le prêteur à la grosse peut exiger son payement.

912. Dès que l'événement qui amène l'exigibilité du prêt est arrivé, le prêteur peut demander son remboursement. Ce droit est encore ouvert quelquefois avant l'événement convenu, soit en cas de faillite de l'emprunteur, suivant les règles que nous donnerons dans la sixième partie, soit lorsqu'un fait personnel à ce débiteur, ou dont les suites retombent sur lui,

a rendu l'événement impossible ou a apporté quelque changement aux chances que le prêteur a entendu courir.

Nous allons en conséquence diviser ce chapitre en deux sections : dans la première, nous parlerons de l'exigibilité arrivée par l'effet même de la convention ; dans la seconde, nous ferons connaître dans quelles circonstances les risques sont réputés finis, quoique l'époque déterminée par le contrat ne soit pas encore arrivée.

SECTION PREMIÈRE.

De l'exigibilité déterminée par la convention.

913. C'est un principe essentiel au contrat à la grosse, et qui le distingue des assurances dont nous avons parlé dans le titre précédent, que les risques sont toujours censés exister tant que le navire n'est pas arrivé à sa destination. Le prêteur n'est qu'un créancier conditionnel, et dans le seul cas d'heureuse arrivée des objets affectés ; c'est à lui de prouver que cette condition est accomplie.

La manière dont le prêteur peut exercer son droit varie selon la convention. Si le prêt était pour *tant* de mois, ou payable à *telle* époque déterminée, ou quand le navire sera à *telle* hauteur dans son voyage, le prêteur n'aurait rien à prouver, sinon qu'au terme convenu pour la fin des risques les choses affectées n'ont pas péri. Alors, quand même on n'en aurait aucune nouvelle postérieure, s'il était prouvé que ces choses n'ont péri qu'après le temps ou au delà du terme des risques, par exemple que le navire a été rencontré depuis, la condition serait accomplie ; mais, si le prêteur ne peut faire cette preuve, le navire est présumé perdu dans le temps et dans le lieu des risques.

Si le prêt a été fait pour un voyage déterminé, par exemple sur un navire allant du Havre à Ostende, l'arrivée de ce navire dans le port d'Ostende, prouvée par le prêteur, fonde son droit d'exiger le payement.

Si le voyage convenu est d'aller et de retour, par exemple si l'on a prêté sur un navire allant de Bordeaux à Cadix et

revenant de Cadix à Bordeaux, et que le navire ne fasse point de retour, le prêteur peut exiger l'entier payement du capital et des profits maritimes, quand même ce serait par force ma-
Com. 328. jeure qu'aurait lieu le défaut de retour, parce que la mise à la voile est considérée comme exécution du contrat.

SECTION II.

De l'exigibilité occasionnée par le fait de l'emprunteur.

914. Quelquefois le prêteur n'a pas besoin de prouver que l'époque d'exigibilité fixée par le contrat est arrivée; il peut se borner à établir que, par un fait dont l'emprunteur doit supporter les suites, les risques ont cessé d'être à sa charge. Il ne suffit pas en effet, pour que le prêteur supporte les risques, qu'ils aient la qualité que nous avons déterminée nos 770 et suivants; il faut encore qu'ils arrivent dans le temps et le lieu convenus.

Nous n'entendons pas par lieu convenu la mer, dont les dangers sont les seuls que le prêteur prenne à sa charge, mais le navire, le voyage et la route.

Lorsqu'un prêt a été fait sur *tel* navire ou sur ses agrès et
Com. 324. apparaux, ou qu'il a eu pour objet des marchandises annoncées comme chargées ou devant être chargées sur *tel* navire, cette désignation individuelle étant le résultat d'un consentement commun, l'emprunteur ne peut de sa seule volonté substituer un autre navire, sans que le prêteur ait donné son assentiment, soit d'avance, soit au moment où il s'agit de faire la substitution. Peu importerait qu'il prouvât que le navire substitué était aussi bon et même meilleur; le prêteur serait fondé à dire qu'il avait confiance dans *tel* navire, et qu'il n'a pas voulu courir de risques sur *tel* autre, quel qu'il fût. Il en serait de même si le navire désigné et le navire substitué périssaient : le lieu des risques étant changé, le prêteur cesse d'en répondre.

Nous avons déjà expliqué ce qu'on entendait par voyage et route convenus. Le moindre changement, soit dans la route, soit dans le lieu de la destination, qui n'aurait pas pour sa

justification une force majeure, rendrait exigible la somme Com. empruntée. Vainement l'emprunteur prouverait-il qu'il n'a 324. eu, qu'il n'a pu avoir aucune influence sur les risques. Il suffit, comme dans l'assurance, de la modification la plus légère aux conventions des parties pour rendre exigible la somme prêtée. Mais si la force majeure commande les changements, elle justifie tout ce qu'elle nécessite. Ainsi les ruptures de voyage, les changements de route ou de voyage, causés par les événements que nous avons indiqués nos 639 et suivants, n'auraient aucune influence pour faire cesser les risques du prêteur. Il en serait de même, à plus forte raison, du cas où le contrat autoriserait ces changements, les parties étant libres de modifier et d'étendre à leur gré les risques que l'une veut prendre à la décharge de l'autre.

CHAPITRE IV.

Comment le prêteur peut exiger son payement.

915. Lorsque le droit du prêteur de demander son remboursement est ouvert, soit par l'arrivée heureuse des choses sur lesquelles il a prêté, soit par leur existence au lieu et au temps déterminés pour la fin des risques, soit par la cessation de ces mêmes risques résultant du fait de l'emprunteur, le capital et le profit maritimes doivent être payés par ce dernier.

Nous allons faire connaître dans ce chapitre, divisé en trois sections : quelles poursuites le prêteur peut exercer contre l'emprunteur; quels droits il a sur les choses affectées au prêt; quelles règles on doit observer en cas de concours de plusieurs prêteurs.

SECTION PREMIÈRE.

Des poursuites que le prêteur peut diriger contre l'emprunteur.

916. L'emprunteur qui n'a aucune des exceptions et déductions que nous ferons connaître dans le chapitre suivant,

à opposer au prêteur, ne peut, comme on l'a déjà vu n° 911, refuser le remboursement, sous prétexte que sa spéculation a été sans succès, qu'il a perdu tout ou partie de son chargement, ou que la valeur en est singulièrement diminuée par des événements autres que ceux dont répond le prêteur, ni offrir de se libérer en abandonnant une partie du chargement, à moins que cela n'ait été convenu expressément.

Le payement doit être fait en la monnaie qui avait cours dans le lieu et au temps de la stipulation, si aucune circonstance ne porte à croire qu'on ait entendu une autre monnaie, conformément aux règles que nous avons données nos 202 et suivants.

917. L'emprunteur peut être poursuivi dès que le terme est arrivé, s'il n'a pas stipulé un délai; mais, dans l'usage, la convention en détermine toujours un. Quelle que soit au reste la cause qui l'empêche de s'acquitter sur-le-champ, le profit maritime, même quand il aurait été stipulé à *tant* par mois, ne continuerait pas de courir; il cesse avec les risques, et l'emprunteur ne doit que l'intérêt ordinaire du jour
Nap. de la demande, à moins d'une convention expresse qui le fasse
1154. courir de plein droit.

Le payement doit être fait, s'il n'y a aucune convention contraire, au lieu où se trouve le navire quand le risque finit, encore que ce ne soit pas le terme du voyage. S'il n'existe personne dans ce lieu à qui le payement puisse être légitimement fait, l'emprunteur a le choix, ou de faire le dépôt judiciaire de son argent, ou de le conserver, et dans ce dernier cas il ne doit aucun intérêt jusqu'à son arrivée, quand même il en aurait été stipulé en cas de retard. Mais cet argent est à ses risques, et, si pour remplir ses engagements il fournissait volontairement des lettres de change, elles seraient pour son compte, à moins qu'il ne l'eût fait par ordre du créancier; c'est la conséquence des principes expliqués nos 201 et 213.

Com. 432, 434. Toute action résultant d'un prêt à la grosse est prescrite après cinq ans, à compter de la date du contrat, s'il n'y a

pas eu dans l'intervalle cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire. Les règles à cet égard sont les mêmes que celles que nous avons indiquées n° 863.

SECTION II.

Des droits du prêteur sur les choses affectées au prêt.

918. Le prêteur a privilége pour tout ce qui lui est dû sur Com.
les choses affectées au prêt, et, si ces choses sont de nature 320.
différente, par exemple s'il a prêté à la fois sur le corps et les facultés, ce privilége est indivisible, de telle manière que si le navire périt et que les marchandises soient sauvées, elles restent affectées à la totalité du prêt, et réciproquement, sans qu'il soit besoin de justifier que les fonds ont réellement été employés à l'objet indiqué. Mais, comme il pourrait arriver que ces mêmes objets fussent affectés à d'autres priviléges, nous ferons connaître dans le titre huitième le rang assigné au prêt, selon qu'il est fait sur un navire ou sur un chargement.

Il nous suffit de dire ici que le prêteur ne peut dans aucun cas être primé par celui à qui l'emprunteur aurait vendu les objets affectés au prêt, sauf l'action en escroquerie de la part
de l'acheteur contre le vendeur qui lui aurait cédé une chose Pén.
dont il n'était plus libre propriétaire. Cet acheteur ne pourrait 405.
prétendre que, les meubles n'ayant aucune suite par hypo- Nap.
thèque, la part qu'il a achetée est libre de toutes dettes de son 2119.
vendeur, car précisément les choses vendues au préjudice du privilége n'étaient point encore sorties des mains de ce dernier lors du prêt. En effet, s'il s'agit d'un navire, les droits de l'acheteur ne seront irrévocables à l'égard des créanciers du
vendeur qu'après qu'il aura fait un voyage en mer sous le nom Com.
de l'acheteur, et, s'il s'agit de marchandises, ces droits ne 193.
seront irrévocables à l'égard des tiers à qui ces marchandises Nap.
sont engagées que par la délivrance. 1141.

SECTION III.

Du concours de plusieurs prêteurs à la grosse.

919. Il peut y avoir plusieurs emprunts successifs sur le

même objet; on distingue alors s'ils portent sur le navire ou sur les marchandises.

Com. 323. L'emprunt fait sur le navire pour le dernier voyage est préféré à celui qui a été fait pour un précédent. Mais on ne doit point considérer comme prêt nouveau les sommes laissées par continuation ou renouvellement de prêts antérieurs. On présume que les deniers du dernier prêteur ont servi à mettre le navire en état de faire le voyage, ce qu'on ne peut dire qu'improprement des deniers qui ont été prêtés à l'occasion d'un premier voyage, et qui ont été laissés par renouvellement ou continuation pour un second. Ainsi, un créancier serait admis, pour écarter la préférence prétendue par un autre, à justifier que le prêt présenté comme dernier en date n'est qu'un renouvellement.

Par la même raison, l'emprunt fait pendant le voyage est préféré au prêt fait avant le départ, et, s'il y en a plusieurs faits pendant le même voyage, le dernier est toujours préféré. Ainsi, avant son départ de Bordeaux, un capitaine emprunte sur le corps de son navire; il arrive à Saint-Domingue, où il emprunte pour de nouveaux besoins; en revenant, il emprunte à Cadix pour le même objet : le troisième prêteur sera préféré au second, et celui-ci au premier. Cette préférence est accordée par le motif que, le dernier prêt étant présumé commandé par les besoins indispensables de la navigation, s'il n'eût point été fait, le gage affecté aux prêts antérieurs eût péri. Mais, si plusieurs ont prêté dans le même lieu pour le même besoin, on n'aura dans chaque classe aucun égard à la date des contrats respectifs.

Du reste, un emprunt fait pendant le voyage par le propriétaire pour ses besoins particuliers, et non par le capitaine pour ceux de la navigation, ne jouirait pas de la préférence que nous venons d'indiquer; il serait assimilé à l'emprunt fait avant le départ.

Les emprunts sur le chargement peuvent aussi avoir eu lieu avant ou pendant le voyage : les premiers viennent en concours avec les subséquents, sans égard à la date. Mais, s'ils

ont été faits dans la route, on doit distinguer quel en a été l'objet : si ce n'était que pour opérer de nouveaux achats afin d'accroître le chargement, il n'y a lieu à aucune préférence; si c'était pour acquitter une dette contractée pour les besoins du navire ou le salut du chargement, par exemple un rachat, une contribution aux avaries, etc., ils sont préférés aux emprunts faits avant le départ; il en est de même que pour les emprunts faits sur le navire.

Nous avons fait connaître, n° 855, les règles à suivre lorsqu'il y avait prêt à la grosse et assurance sur le même chargement.

CHAPITRE V.

Des exceptions ou déductions que l'emprunteur peut opposer au prêteur.

920. L'emprunteur n'est obligé de payer qu'en cas d'heureuse arrivée. On ne peut dire qu'il y ait heureuse arrivée lorsque les choses affectées au prêt ont péri, ou qu'elles ont éprouvé des avaries, qu'on n'attribue ni à leur vice propre, ni à la faute de l'emprunteur ou de ceux dont il doit garantir et supporter les fautes. Mais, comme nous l'avons déjà vu, n° 770, à l'occasion des assurances, le sinistre majeur ne doit pas être confondu avec les avaries. Les règles étant différentes dans l'un et l'autre cas, nous en ferons l'objet de deux sections. Com. 325, 326, 327.

SECTION PREMIÈRE.

Des exceptions de l'emprunteur en cas de sinistre majeur.

921. On distingue le sinistre qui arrive au navire du sinistre supporté par les marchandises.

Le naufrage, le bris, l'innavigabilité, sont, comme nous l'avons vu n° 837, les principaux cas de sinistre majeur du navire : leur effet est de libérer l'emprunteur; il ne reste au prêteur qu'un droit sur les débris, dont il peut se faire rendre compte par quiconque s'en trouve dépositaire ou en a touché le prix. S'il avait quelque action contre l'emprunteur,

ce ne serait plus par suite du contrat à la grosse, mais parce que cet emprunteur aurait procédé lui-même ou par ses préposés au sauvetage ou au recouvrement du prix des objets sauvés, ou qu'il serait coupable de faute ou de négligence en n'ayant pas fait ce qui dépendait de lui pour la conservation des débris; leurs rapports se régleraient alors par les principes du mandat.

Com. 386. 922. Le prêteur a droit également de percevoir le fret des marchandises qu'on aurait réussi à sauver, et qui par conséquent doivent payer leur transport, comme on l'a vu nº 716. Si ces marchandises appartenaient à l'emprunteur, il faudrait estimer le fret qu'elles doivent, pour qu'il en tînt compte au prêteur. Mais on distingue si le voyage est terminé par l'accident, ou si le capitaine a loué un autre navire : au premier cas, le prêteur n'a droit qu'au fret jusqu'au lieu de l'accident, tel que le doivent les chargeurs; dans le second cas, le prêteur a droit d'exercer son privilége sur la totalité du fret, en supportant l'excédant de celui que le capitaine a été obligé de payer pour le nouveau navire.

Si par une stipulation, qui a rarement lieu dans l'usage, il avait été fait un prêt séparé sur les corps et quille, et un autre sur les agrès et apparaux, le prêteur sur les agrès pourrait réclamer dans le fret une quotité égale à leur valeur comparée à celle du navire, puisque ces objets ont contribué à gagner le fret.

Lorsque le fret des marchandises arrivées à bon port a été payé d'avance, l'emprunteur doit le rapporter, ou du moins ce qui en reste après l'exercice du privilége des gens de mer.

Mais il n'en serait pas de même du fret stipulé acquis à tout événement, dû ou payé pour choses péries. Cette convention particulière entre l'affréteur et le fréteur ne peut influer sur les rapports de ce dernier avec le prêteur à la grosse. Dès qu'il n'y a pas eu d'explication particulière, les parties ont suivi la règle générale. Le prêteur n'a pas dû s'attendre que le navire affecté gagnerait un fret extraordinaire,

qui dans le droit commun n'est pas dû au fréteur; il ne peut exciper d'une convention qui lui est étrangère, et n'est fondé à exiger que le fret sur lequel il a dû compter.

923. A l'égard des marchandises, on considère comme sinistre majeur tout accident arrivé au navire, qui rend impossible leur transport au lieu de la destination. Ainsi, lorsque le navire chargé des objets affectés au prêt devient innavigable, si le capitaine, comme on l'a vu n° 841, ne trouve aucun autre navire pour y charger les effets mis à terre, les parties sont dans le même cas que s'il y avait naufrage : les accidents arrivés depuis ce déchargement sont au compte du prêteur, parce qu'à cet instant le voyage a été rompu et les droits du prêteur limités à ce qui reste des objets affectés ; l'emprunteur devient seulement son mandataire pour administrer ces objets, en disposer de la manière la plus convenable, et en rendre compte. Il ne doit autre chose que l'exact accomplissement de son mandat. Mais si, pouvant charger ces objets dans un autre navire, l'emprunteur aimait mieux en disposer sur les lieux, il romprait volontairement le voyage. Il devait faire tout ce qui était nécessaire pour diriger les marchandises vers leur destination; le changement de navire n'empêchant pas dans ce cas la convention de conserver son effet, les frais de déplacement et replacement des marchandises, la détérioration qui en serait la suite et l'augmentation du fret, sont considérés comme des avaries que le prêteur doit supporter.

L'emprunteur peut s'être réservé la faculté de décharger en route une partie des marchandises affectées au prêt. Si depuis lors le navire fait naufrage, le prêteur ne peut rien prétendre sur celles qui ont été déchargées ; seulement il peut exiger de l'emprunteur la justification que, lors du sinistre, les objets restants étaient de valeur au moins égale à la somme prêtée, et, s'il s'en trouve moins, la réduction a lieu par voie de ristourne, comme nous le verrons au chapitre suivant. Com 329.

924. L'emprunteur ne peut rien prétendre sur les objets affectés au prêt, sous prétexte qu'ils avaient dans le principe une plus grande valeur que la somme prêtée, qu'ils n'ont été affectés que jusqu'à concurrence du montant du prêt, que pour le restant il l'a conservé libre et comme une espèce de découvert, et que, comme dans l'assurance, la perte doit se répartir proportionnellement sur les choses affectées au prêt et sur les choses demeurées libres. La nature du contrat s'y oppose, car un débiteur ne concourt jamais avec son créancier sur le gage qu'il lui a donné. Par exemple, Pierre a emprunté 10,000 francs sur un chargement de 20,000, dont la valeur se trouve réduite à 4,000 francs : il n'est point fondé à invoquer la faveur, accordée aux assureurs, de concourir avec le prêteur, conformément aux règles données n° 855, et à prétendre entrer en contribution sur les 4,000 francs restant des objets sauvés, comme s'il était son propre prêteur pour moitié. Sans doute il n'en serait pas de même dans le cas où le prêt n'aurait pas été de 10,000 francs sur la totalité du chargement de 20,000, mais seulement sur une quotité de chargement, par exemple la moitié, le tiers, etc.; l'emprunteur concourrait pour la portion libre. Dans le premier cas, la totalité du chargement a été affectée au prêt; dans le second cas, il n'y a eu d'affecté que la moitié indivise.

925. Aux exceptions ci-dessus, que l'emprunteur puise dans la nature même de la convention, l'équité semble commander qu'on en ajoute une autre dans l'hypothèse suivante : Pierre emprunte à la grosse une somme qu'il emploie en pacotilles pour *tel* pays; mais la crainte des ennemis oblige le navire à revenir sur ses pas; il serait injuste qu'il payât entièrement le capital et le profit maritime, tandis qu'il est privé de tout bénéfice, et que les effets débarqués en route ne se vendront peut-être pas la moitié de ce qu'ils ont coûté. La condition finale du contrat était que le navire parvînt au lieu indiqué, où l'emprunteur pût vendre ses marchandises et acheter des retours si son voyage avait cette destination, où il pût

en un mot faire une négociation fructueuse qui lui fournît les moyens de remplir ses engagements. Ce n'est qu'au cas d'un heureux voyage qu'il a promis de payer le principal et le profit maritime; une force majeure rendant cet heureux voyage impossible, la condition n'est pas accomplie : alors il est naturel que le contrat soit modifié.

SECTION II.

Des exceptions de l'emprunteur en cas d'avaries.

926. Dans quelque état que les choses affectées au prêt arrivent à leur destination, l'emprunteur doit rembourser le capital et le profit maritime; mais, si elles ont éprouvé des Com.
avaries, le prêteur doit l'en indemniser. 330.

Le mot *avaries*, en fait de contrat à la grosse, s'entend Com.
de toute perte, détérioration ou dépense, qu'une force ma- 397.
jeure ou un cas fortuit maritime quelconque oblige de faire ou de supporter dans les choses affectées au prêt ou à leur occasion. Si ce sont des avaries communes, le prêteur doit tenir compte à l'emprunteur de ce qu'il est obligé de payer pour sa contribution, ou de ce à quoi sont évaluées celles des choses affectées au prêt, qu'on a sacrifiées pour le salut commun, sauf à recevoir comme subrogé, ainsi qu'on l'a vu n° 855, ce que les autres chargeurs seront obligés de payer pour leur contribution. Si le prêt n'a porté que sur une partie aliquote, la perte est supportée proportionnellement par le prêteur et l'emprunteur. Ainsi, une pacotille valait 3,000 francs, et l'emprunt a été fait sur moitié; les avaries la réduisent à une valeur de 2,000 francs seulement : le droit du prêteur ne s'exerçant que sur 1,000 francs, il ne sera en perte qu'à raison de la quotité affectée, et la contribution aux avaries sera supportée proportionnellement par le prêteur et l'emprunteur. Il n'en serait pas de même si on eût emprunté 1,500 francs sur la pacotille entière, quoiqu'elle fût d'une valeur de 3,000 francs. Si les avaries sont simples, soit qu'elles consistent en détériorations ou pertes, soit qu'elles consistent en dépenses pour réparations, séjours forcés,

changement de navire, prix de rachat, frais de mainlevée, etc., le prêteur supporte la somme à laquelle elles sont évaluées, et n'obtient de subrogation que si l'emprunteur a droit de s'en faire rembourser et garantir par d'autres.

Com. 330. Nous avons dit, n° 895, qu'il est permis de convenir que le prêteur ne sera point tenu des avaries simples, mais qu'il n'en est pas de même pour les avaries communes. Les sommes qui doivent être ainsi remboursées par le prêteur s'imputent sur le capital prêté à la grosse, à l'effet de diminuer le profit maritime, mais seulement du jour que ce prêteur a été mis en demeure de contribuer.

CHAPITRE VI.

Du ristourne ou dissolution du contrat à la grosse pour défaut ou insuffisance d'objets affectés.

927. On a vu, par tout ce que nous venons de dire, que le prêt à la grosse ne devait pas être pour l'emprunteur un moyen de s'enrichir injustement au préjudice du prêteur. Il s'ensuit que si les marchandises n'ont pas été exposées à des risques, ou si on n'y expose que des valeurs au-dessous de la
Com. 316, 317, 329. somme empruntée, cette somme ou la partie qui excède la valeur des choses mises en risques n'est plus censée avoir été prêtée à la grosse.

Ce contrat, indépendamment des caractères déjà indiqués, est conditionnel. Quoique le consentement des parties, et, si l'on veut même, la tradition des choses ou valeurs prêtées, aient fait naître des obligations parfaites et irrévocables, il est de son essence qu'il ne produise les effets qui lui sont propres qu'autant que les choses affectées au prêt auront été exposées à des risques maritimes. Cette condition est nécessairement sous-entendue, comme nous l'avons vu, n° 871, pour l'assurance, et, si elle n'est pas accomplie, le prêt n'est pas aléatoire; il devient un prêt ordinaire : il y a lieu à une diminution proportionnelle, qu'on nomme *ristourne,* tant sur le capital que sur les profits maritimes.

Le ristourne peut donc avoir lieu pour défaut ou pour insuffisance de choses exposées aux risques. Nous en ferons l'objet des deux sections suivantes.

SECTION PREMIÈRE.

Du ristourne pour défaut de mise en risques.

928. Le ristourne pour défaut de mise en risques a lieu sans que le prêteur puisse s'y refuser, même sous prétexte que ce serait par le fait ou la faute de l'emprunteur que le voyage n'aurait pas eu d'exécution. Si le prêteur exigeait dans ce cas le payement du profit maritime convenu, il recevrait le prix d'un risque qu'il n'aurait jamais couru. Il ne doit donc avoir droit qu'à son capital et aux intérêts, à compter du jour du prêt, au taux légal du commerce. Ces intérêts sont la représentation de l'usage de ses fonds ; sa conduite annonce clairement qu'il aurait fait cet usage d'une autre manière : c'est l'indemnité d'un manque de gain, d'une véritable perte, et le droit de l'exiger n'a rien de contraire aux vrais principes. On lui accorde en outre demi pour cent de la somme réduite en simple prêt, comme une sorte d'indemnité des peines, droit de signature et démarches, que la convention a pu occasionner, par analogie de ce que nous avons dit, nº 873, au sujet des assurances.

Il y a défaut de risques lorsqu'on expédie un navire ou lorsqu'on charge des choses que ne désigne pas le contrat, lorsqu'on les expédie pour un voyage autre que celui qui a été convenu, lorsque le navire ne part point, ou enfin lorsqu'il part pour une autre destination.

Si les choses substituées à celles qu'on devait charger ou qu'on avait affectées au prêt, ayant été dirigées vers une destination autre que celle dont les parties étaient convenues, arrivent à bon port, il n'y a pas lieu pour le prêteur à prétendre, pour le payement de son capital et des intérêts légaux, un droit privilégié sur ces effets, même à titre de nantissement.

SECTION II.

Du ristourne pour insuffisance de choses exposées aux risques.

929. Tout ce que nous avons dit sur la nature du prêt à la grosse, la consistance et la désignation des choses affectées, conduit à la conséquence que le prêteur a droit d'exiger de l'emprunteur qu'il justifie qu'au moment de l'événement qui
Com. 329. a occasionné la perte des effets chargés dans le navire il y avait pour son compte jusqu'à concurrence de la somme empruntée, ou, s'il a emprunté pour aller faire des achats outre-mer, que la somme y destinée se trouvait en nature sur le navire, et de contester la preuve qu'en ferait ce dernier.

Com. 283. C'est par les connaissements, déclarations du capitaine et tous autres moyens admis comme preuve, que le chargement doit être justifié, comme nous l'avons dit n° 832. Quant à la valeur, nous avons vu, n° 833, comment celle des marchandises devait être justifiée. Celle du navire s'établit par l'exhibition de pièces probantes, ou par un rapport d'experts dressé dans la forme prescrite par l'article 10 de la déclaration du 17 août 1779.

Mais, comme dans le contrat d'assurance, le ristourne pour insuffisance peut résulter de la fraude ou de l'erreur. Nous allons faire de cette distinction l'objet de deux paragraphes.

§ Ier.

Du ristourne résultant de la fraude de l'emprunteur.

930. Lorsque le résultat d'une vérification apprend que la totalité des choses affectées au prêt n'a pas été exposée à des risques, ou que ces choses n'ont pas la valeur indiquée, l'emprunteur peut se justifier en prouvant que le déficit dans le chargement ou l'excès dans l'évaluation provient de quelque erreur, soit de sa part, soit de celle de son commissionnaire.

Il faudrait suivre à cet égard ce que nous avons dit n° 878. Sans doute il ne serait pas convenable qu'on s'arrêtât à des différences qui n'auraient rien d'important, ou à de faibles inégalités. Mais la fraude serait toujours présumée contre ce-

lui qui aurait emprunté à la grosse sur des effets déjà assurés, ou qui aurait fait assurer des effets déjà affectés à un prêt, ou enfin qui, ayant emprunté et fait faire des assurances sur le même chargement, n'aurait pas, en délaissant aux assureurs, fait de déclarations à l'aide desquelles ceux-ci pussent vérifier si le prêt et l'assurance réunis égalent ou excèdent la valeur de ces objets. Com. 379.

931. Si le prêteur parvient à établir la fraude de l'emprunteur, le contrat peut être annulé sur sa demande, et l'emprunteur est tenu alors de rembourser la somme totale, sans qu'il puisse faire valoir la convention en quelque partie que ce soit; mais il n'est dû au prêteur aucun profit maritime, puisqu'il n'a couru aucun risque. On peut toutefois présumer que les tribunaux n'hésiteraient pas à lui allouer les intérêts, suivant le cours du commerce de terre, à titre de dommages-intérêts. Com. 316.

L'emprunteur ne peut exciper de cette fraude prouvée contre lui, ou dont il viendrait faire l'aveu, pour se dégager du payement des profits maritimes dans le cas où le prêteur, n'ayant point demandé le ristourne, exigerait après l'heureuse arrivée le payement du capital et des profits maritimes : ce n'est pas celui qui a commis la fraude qui peut l'alléguer. L'annulation du prêt étant une faculté accordée au prêteur trompé, il est seul maître de l'exercer. Il est bien vrai qu'il aura eu la double chance, ou dans le cas d'une heureuse arrivée d'exiger la somme prêtée et le profit, ou en cas de sinistre de s'affranchir des risques; mais c'est une juste peine contre l'emprunteur qui est en fraude.

Ces droits du prêteur appartiennent à celui à qui il aurait transporté sa créance, dans les cas dont nous avons parlé n° 899.

§ II.

Du ristourne causé par erreur de l'emprunteur.

932. Il peut arriver que, sans fraude de l'emprunteur, les choses affectées n'aient point été chargées en totalité, ou qu'elles n'aient pas une valeur égale à la somme prêtée. Le

contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur réelle des objets affectés à l'emprunt et chargés dans le navire; l'excé-
Com. 317. dant forme une créance ordinaire, dont le prêteur a droit d'être remboursé avec intérêts, comme nous l'avons vu n° 928, soit que le navire vienne à périr, soit qu'il arrive à bon port. La déduction peut alors être demandée par l'emprunteur de bonne foi; le prêteur ne peut lui opposer que, le voyage étant accompli et le navire arrivé heureusement, il doit profiter de la chance, parce qu'il était possible qu'en cas de perte l'emprunteur n'eût pas excipé du ristourne. Mais c'est à ce dernier de prouver sa bonne foi, et les circonstances dans lesquelles il fera valoir cette exception le rendront plus ou moins favorable.

La réduction se fait alors à la valeur des objets qui auront été effectivement chargés dans les termes de la convention. Par exemple, un chargeur prend à la grosse 6,000 francs moyennant 20 pour 100; il ne charge des effets que pour 3,000 francs : si le navire périt corps et biens, le prêt étant réduit à 3,000 fr., le prêteur ne sera en perte que de cette somme, et l'emprunteur ne pourra exciper de l'accident qui a fait périr son chargement entier pour se dispenser de rembourser, avec l'intérêt légal, 3,000 francs qui n'étaient point garantis par des marchandises chargées; s'il y a heureuse arrivée, le prêteur ne pourra exiger que 3,000 francs, avec le profit de 20 pour 100; les 3,000 francs non garantis lui seront payés comme prêt ordinaire, avec demi pour cent d'indemnité, et dans ce cas particulier il conserve pour le payement son privilége sur les objets affectés. S'il y a perte ou autre accident partiel, on n'en fera l'imputation que sur les 3,000 francs réellement garantis.

TITRE VII.

DES PÊCHES MARITIMES.

933. La pêche maritime n'est pas considérée seulement comme une branche d'industrie, mais encore comme prépa-

rant pour la marine de l'État des hommes habitués aux dangers de longues et pénibles navigations. C'est dans cet esprit que l'article 29 de la loi du 22 octobre 1798 (1er brumaire an VII) et le décret du 25 octobre 1806 dispensent les pêcheurs de l'obligation de payer un droit de patente; ils sont considérés comme gens de mer, et classés ainsi qu'il est dit n° 694. Par le même motif, conformément à l'ordonnance du 17 septembre 1823, le temps employé par les marins classés à la pêche maritime sur des bâtiments ou bateaux ayant mâts, voiles et gouvernail, et munis d'un rôle d'équipage, est, sans distinction d'espèce, de distance des côtes, d'état de paix ou de guerre, admis, pour la moitié de sa durée effective, au nombre des services qui donnent droit à l'obtention des demi-soldes et autres pensions réglées d'après la loi du 13 mai 1791. Cette même navigation est également admise, dans une proportion semblable, pour la liquidation des soldes de retraite, suivant les bases établies par les articles 8 et 9 de l'arrêté du 29 août 1803 (11 fructidor an XI).

L'article 1er du titre Ier du livre V de l'ordonnance de 1681, reproduit par le décret du 6 octobre 1793 (15 vendémiaire an II), déclare que la pêche maritime est libre. Mais cette déclaration ne fait pas obstacle à ce que l'exercice de la pêche, comme en général la jouissance des choses qui n'appartiennent à personne, et dont l'usage est commun à tous, ne soit réglementé par des lois et des dispositions de police; il en existe en effet un grand nombre, dont les unes, concernant la pêche sur les côtes ou à peu de distance des côtes (appelée pêche côtière par le décret du 9 janvier 1852), embrassent d'une manière générale les moyens de réprimer les abus qu'une avidité imprévoyante pourrait introduire dans cette branche d'industrie; les autres ont pour but de protéger et d'encourager certaines pêches particulières, qui, présentant de grands dangers et de modiques bénéfices, ou qui, se liant aux besoins et à la prospérité de la marine, méritent un intérêt spécial.

Nous allons considérer la pêche sous ce double rapport dans deux chapitres.

CHAPITRE PREMIER.

De l'exercice de la pêche côtière.

934. Conformément à l'article 3 de la loi du 15 avril 1829, des ordonnances doivent fixer les limites entre la pêche fluviale et la pêche maritime dans les rivières affluant à la mer; ces limites doivent être les mêmes que celles de l'inscription maritime; mais l'article ajoute que la pêche qui se fait au-dessus du point où les eaux cessent d'être salées n'est soumise qu'aux règles de police et de conservation établies pour la pêche fluviale. L'ordonnance du 10 juillet 1835, en mettant à exécution la loi du 15 avril 1829, avait omis de statuer sur ce dernier objet. L'article 1er du décret du 21 février 1852 a décidé que des décrets rendus sur la proposition du ministre de la marine détermineraient, dans les fleuves et rivières affluant à la mer, les limites de l'inscription maritime et les points de cessation de la salure des eaux. C'est aussi sur le rapport du ministre de la marine que doivent être déterminées les limites de la mer partout ailleurs qu'à l'embouchure des fleuves et rivières, dont la délimitation a lieu sur le rapport du ministre des travaux publics. Dans ces deux cas, les décrets doivent être rendus sous forme de règlements d'administration publique.

L'exercice de la pêche côtière sur les points compris dans les délimitations de l'inscription maritime est réglé par un décret du 9 janvier 1852. Les dispositions en sont nombreuses, et nous croyons qu'il est suffisant d'y renvoyer. Il suffit de dire que l'article 24 abroge en principe les lois et règlements sur cette matière, même ceux qui concernent la pêche ou récolte des herbes marines, en les maintenant provisoirement jusqu'à la publication ultérieure de décrets spéciaux, mais qu'il maintient la loi du 23 juin 1846 relative aux pêcheries dans les mers situées entre les côtes de France et celles du royaume-uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

La surveillance de la pêche a été confiée, dans tout ce qui tient à ses rapports politiques et généraux, à l'administration

maritime. Sa police journalière et continue a été attribuée, par l'article 16 du décret du 9 janvier 1852, aux commissaires de l'inscription maritime, officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments et les embarcations garde-pêches, inspecteurs des pêches maritimes, syndics des gens de mer, prud'hommes pêcheurs, gardes jurés de la marine, gardes mariniers et gendarmes de la marine. Dans certains cas, les infractions peuvent être constatées par les officiers de police judiciaire, les agents municipaux assermentés, les employés des contributions indirectes et des octrois.

La pêche est également soumise, dans l'intérêt de la sûreté et de la santé publiques, à des précautions ou restrictions déterminées par des règlements que le chef de l'État ou les administrations locales peuvent faire, en vertu des décrets des 21 juin et 8 octobre 1810 et de la loi du 3 mars 1822; les pêcheurs ne pourraient s'y soustraire sous le prétexte de la liberté illimitée accordée par les lois générales.

CHAPITRE II.

Des encouragements et règles pour certaines pêches.

935. Nous avons dit, n° 933, qu'outre les règles générales, qui s'appliquaient indistinctement à toutes les espèces de pêches, il en existait de particulières pour l'encouragement et la police de certaines pêches, qui méritent plus spécialement la protection de l'État.

Les principales sont : la pêche de la baleine et du cachalot, celle de la morue, qualifiées grandes pêches; celle du hareng, enfin celle du corail.

Tout armateur, qui veut se livrer à la pêche de la baleine et avoir droit à la prime, peut, par exception à ce que nous avons dit n° 694, choisir un équipage mixte, composé, en étrangers, du tiers des officiers, harponneurs et patrons, sans excéder deux pour la pêche du Sud et cinq pour celle du Nord. Il est tenu, alors même qu'il renoncerait à la prime, de confier moitié au moins des emplois d'officiers, chefs

d'embarcation et harponneurs, à des marins français, sous peine d'être privé de la jouissance des avantages attachés à la navigation nationale.

Conformément à la décision royale du 8 janvier 1823, les marins français engagés par un armateur pour une expédition à la pêche de la baleine ne peuvent être commandés pour le service de l'État, s'ils ont déjà fait, ou deux campagnes dans les mers du Nord, ou une dans les mers du Sud, sur un navire employé à la pêche de la baleine; s'ils énoncent l'intention de s'adonner particulièrement à cette pêche; si le capitaine, sous les ordres duquels ils auront servi, atteste par écrit qu'ils ont montré une aptitude suffisante; enfin si l'armateur, qui les aura engagés pour un nouvel armement, en fait aussi la déclaration écrite. Les armateurs ne sont admis à faire cette déclaration que six mois avant le départ du navire pour la pêche. Si des marins, pour lesquels des déclarations d'engagement auraient été faites, venaient se présenter pour naviguer sur des bâtiments non destinés à la pêche de la baleine, ils devraient être immédiatement levés pour le service des bâtiments de l'État. Dans le cas où l'engagement pour la pêche de la baleine resterait sans effet par la non-expédition du navire à la pêche, si les marins compris dans cet engagement n'en contractaient point un nouveau avec un autre armateur pour une destination de même nature, ils rentreraient dans la catégorie des marins susceptibles d'être levés. Les commissaires de l'inscription maritime doivent adresser au ministère de la marine, avant l'armement, l'état nominatif des navires qui auront été engagés à l'avance pour la pêche de la baleine, et qui auront satisfait aux conditions ci-dessus exprimées.

Le ministre de la marine peut proposer au garde des sceaux de solliciter la concession de *lettres de naturalité* en faveur des capitaines étrangers employés à la pêche de la baleine, lorsque ces étrangers ont fait en qualité de capitaines trois campagnes, soit dans les mers du Nord, soit dans les mers du Sud, pour le compte d'armateurs français; si d'ailleurs l'administration de la marine a reconnu que, pendant la durée

des campagnes, ces navigateurs étrangers se sont bien comportés à l'égard des marins français placés sous leur conduite habituelle; lorsqu'enfin ces mêmes capitaines ont déclaré l'intention de fixer leur domicile en France.

Il est accordé aux armateurs qui se livrent à la pêche de la baleine et du cachalot une prime de 70 francs par tonneau de jauge pour les armements entièrement composés de Français, et de 48 francs pour les armements composés en partie d'étrangers. Si le navire a fait la pêche, soit en doublant le cap Horn ou en franchissant le détroit de Magellan, soit au sud du cap Horn, à 62 degrés de latitude au moins, soit à l'est du cap de Bonne-Espérance, à 45 degrés de longitude, et à 48 et 50 de latitude méridionale, la prime est augmentée au retour, si le produit de sa pêche est de la moitié au moins de son chargement, ou si la navigation a duré seize mois au moins. Cette augmentation est de 50 francs par tonneau pour les armements composés entièrement de Français, et de 24 francs pour les armements composés d'équipages mixtes. Les navires armés pour l'océan Pacifique, qui se sont élevés au delà du 28e degré de latitude nord, pourront encore obtenir, après une navigation de trente mois au moins, une prime supplémentaire. Aucun navire n'a droit à la prime que jusqu'à concurrence de 600 tonneaux. Il n'est pas dû de prime aux embarcations auxiliaires ou accessoires de l'armement. Les lois accordent aussi certains avantages aux Français qui s'adonnent à la pêche de la baleine et du cachalot. Ainsi, aux termes de l'article 12 de celle du 22 juillet 1851, les marins qui se présentent aux examens pour être reçus capitaines au long cours sont dispensés de justifier de douze mois de navigation sur les bâtiments de l'État, s'ils prouvent avoir fait, avant le 1er janvier 1852, trois campagnes au moins à la pêche de la baleine et du cachalot. Tout marin âgé au moins de vingt-quatre ans, qui a fait cinq voyages, dont les deux derniers en qualité d'officier, à la pêche de la baleine, est admissible au commandement d'un navire baleinier, s'il justifie de connaissances suffisantes pour la sécurité de la navigation.

Les primes ne sont accordées que si les officiers français qui doivent entrer dans l'état major de l'équipage sont tous capitaines au long cours, ou si, dans le cas où le capitaine serait étranger, le second appelé à le remplacer dans le commandement est Français et capitaine au long cours.

Ces mêmes primes sont accordées, à la charge par l'armateur de déclarer au bureau de la marine du port d'armement s'il destine son navire à la pêche septentrionale ou méridionale. Il doit se soumettre à remplir la destination indiquée, à faire faire le retour du navire dans un des ports du royaume, à n'apporter aucun produit de pêches étrangères, à tenir un journal exact de sa navigation, et à payer une double prime au cas où il n'accomplirait pas les obligations qui lui sont imposées. Pour sûreté de cette dernière condition, il est tenu de fournir caution bonne et solvable.

Après le voyage accompli, l'armateur qui réclame la prime doit produire le rôle d'équipage, l'extrait de la déclaration ci-dessus prescrite et faite devant l'administration de la marine, au bas de laquelle le commissaire de l'inscription maritime certifie le départ du navire; le procès-verbal de jaugeage certifié exact par les agents de la marine et des douanes; l'acte de cautionnement, auquel est joint le journal dressé par le capitaine des lieux des pêches et des circonstances qui les ont accompagnées, et enfin une déclaration constatant le poids et la quantité des objets composant la cargaison.

Le commissaire interroge collectivement ou séparément les hommes de l'équipage, compare leur déposition avec le journal du capitaine et la déclaration qu'il a faite. Si ces différentes preuves s'accordent et s'éclairent mutuellement, il certifie la régularité de l'expédition, et les primes sont payées sur cette attestation par le ministre du commerce. S'il y a irrégularité, l'armateur, ou à son défaut la caution, paye la double prime.

Com. 242, 244. Outre l'obligation commune à tous les capitaines de navire de déclarer, à leur arrivée dans le lieu de leur destina-

tion et à tous les ports intermédiaires, où les événements maritimes les forcent de relâcher, les circonstances de leur navigation, conformément à ce que nous avons dit n° 648, tous les capitaines baleiniers doivent faire une semblable déclaration aux vaisseaux de l'État qu'ils peuvent rencontrer durant leur expédition.

Ces dispositions resteront en vigueur jusqu'à la publication des décrets spéciaux annoncés par la loi du 22 juillet 1851. Cette loi n'abrogeant dans les règlements antérieurs que les dispositions contraires, il n'est pas inutile de rappeler ici que les dispositions législatives ou réglementaires antérieures à cette loi sont : la loi du 27 mai 1792, les arrêtés du gouvernement des 30 décembre 1801 et 6 juin 1802 (9 nivôse et 17 prairial an x); les lois des 22 avril 1832, 9 juillet 1836, 25 juin 1841, 24 août 1848, 7 août 1850; les ordonnances des 8 février 1816, 14 février 1819, 28 avril 1833, 10 août 1841, 12 mars 1842.

956. La pêche de la morue a été l'objet particulier de divers règlements anciens, de la loi du 10 avril 1791, des arrêtés du gouvernement des 8 mars et 6 juin 1802 (17 ventôse et 17 prairial an x), et du 4 février 1803 (15 pluviôse an xi); des lois des 22 avril 1832, 21 juin et 9 juillet 1836, 25 juin 1841, 24 août 1848, 7 août 1850, 22 juillet et 29 décembre 1851, et des ordonnances des 13 février 1815, 8 février 1816, 21 octobre 1818, 4 octobre 1820, 21 novembre 1821, 26 avril 1833, 2 septembre 1836, 25 février et 24 avril 1842, et des décrets des 29 décembre 1851 et 2 mars 1852.

Aux termes de ces différents règlements, des primes, qui varient à raison de l'espèce de pêche entreprise, sont accordées aux armateurs. Elles sont d'abord distinguées en deux classes : primes d'armement, primes sur les produits.

L'armateur d'un navire destiné à la grande pêche de la morue jouit pour toute expédition dirigée vers les îles Saint-Pierre et Miquelon, à la côte ou sur le grand banc de Terre-

Neuve, d'une prime de cinquante francs par chacun des hommes de l'équipage, dans lesquels ne sont point compris les passagers et les ouvriers non classés; la prime est la même pour la pêche dans les mers d'Islande.

Lorsque l'expédition se borne à la pêche au grand banc de Terre-Neuve, sans faire sécher le poisson, la prime est de trente francs; elle est de quinze francs pour la pêche au Dogger-Bank, et, si par le genre de l'expédition elle peut se renouveler plusieurs fois dans ce qu'on appelle une *saison*, il n'est payé qu'une seule prime pour toute la durée de cette saison.

Toute exportation de morues sèches provenant des pêches françaises donne à l'armateur droit à une prime de vingt francs par quintal métrique expédié, soit directement des lieux de pêche, soit des entrepôts de France, à destination des colonies françaises de l'Amérique, de l'Inde, ainsi qu'aux établissements français de la côte occidentale d'Afrique et des autres pays transatlantiques, pourvu qu'elles soient importées dans les ports où il existe un consul français; de seize francs, si l'exportation a lieu dans les pays européens ou dans les États étrangers sur les côtes de la Méditerranée, moins la Sardaigne et l'Algérie; de seize francs aussi pour l'importation aux colonies françaises de l'Amérique, de l'Inde, et autres pays transatlantiques, des morues exportées des ports de France, sans y avoir été entreposées; de douze francs pour l'importation en Sardaigne et en Algérie. Une prime de vingt francs est aussi accordée par quintal décimal des rogues de morue que les navires pêcheurs rapportent en France du produit de leur pêche.

Pour avoir droit à ces primes, diverses conditions et formalités sont imposées. Elles varient à raison des objets auxquels elles s'appliquent, c'est-à-dire selon qu'il s'agit des primes d'armement ou d'exportation, et sont longuement détaillées dans le décret du 29 décembre 1851.

Les conditions à remplir pour les primes d'armement sont en tout semblables à celles que nous avons vues être imposées

aux armateurs des navires destinés à la pêche de la baleine. La seule différence consiste en ce que l'obligation de faire retourner le navire n'est point limitée aux ports de France, mais que les armateurs peuvent diriger leur retour vers les ports d'Espagne, de Portugal et d'Italie, et que la soumission qui leur est imposée doit être faite devant le préfet.

L'exportation peut avoir lieu directement, soit du lieu où la pêche a été faite, soit des ports de France où la morue d'abord importée reçoit ensuite une destination extérieure. Les conditions et les formalités diffèrent encore à raison de ces deux genres d'exportation.

Lorsque la morue est directement exportée du lieu de la pêche pour les colonies, les ports d'Italie, d'Espagne, de Portugal, ou pour une des Échelles du Levant, il est nécessaire que l'armateur rapporte, pour obtenir la prime, un certificat du commissaire ordonnateur des colonies, ou du consul en pays étranger, constatant qu'il a reçu du capitaine et de trois des principaux mariniers la déclaration, justifiée par le livre du bord, du nom du navire, du lieu de la pêche et du chargement, de la quantité de morue apportée, et que par lui-même ou par un délégué spécial il a assisté à la pesée, et vérifié l'exactitude de la quantité déclarée. Lorsque la morue, d'abord importée, est ensuite exportée pour un des lieux ci-dessus indiqués, l'armateur qui veut jouir de la prime doit justifier du départ et de la destination accomplie.

Le départ se constate par une déclaration faite par l'expéditeur, au bureau de la marine, de la quantité de morue qu'il veut exporter, de la destination, du nom du navire, etc. Deux courtiers doivent attester au bas de cette déclaration que les morues proviennent de pêches françaises et qu'elles sont d'une qualité loyale et marchande. Cette attestation, visée par le président du tribunal de commerce, est de plus vérifiée par les préposés des douanes, et son exactitude certifiée par le directeur ou receveur de cette administration. La destination accomplie se justifie par un certificat délivré par l'ordonnateur de la colonie, ou en pays étranger par un consul,

constatant que la morue en la qualité déclarée a été mise dans le commerce.

Des formalités offrant une pareille garantie contre les fraudes ont été imposées aux armateurs qui veulent jouir de la prime d'importation accordée aux huiles de morue et aux rogues. Le capitaine du navire doit déclarer à la douane la quantité importée, et affirmer qu'elle provient de pêches françaises. Cette déclaration doit être justifiée par le livre de bord et l'audition collective ou séparée des gens de l'équipage. Outre l'attestation des officiers de la douane, le poids net des huiles et rogues, et leur qualité, doivent être constatés dans la forme que nous avons indiquée en parlant de l'exportation des morues.

Toutes ces primes sont payées par le ministre du commerce, sur la justification régulière et l'exhibition des pièces ci-dessus.

La police de cette pêche à l'île de Terre-Neuve et la distribution des emplacements ont été réglées par l'arrêté du 4 février 1803 (15 pluviôse an XI), l'ordonnance du 13 février 1815, le règlement du ministre de la marine y annexé, l'ordonnance du 21 novembre 1821 et celle du 24 avril 1842, abrogée et remplacée par le décret du 2 mars 1852.

937. La pêche des maquereaux et des harengs n'a pas moins excité la sollicitude du gouvernement. L'arrêt du Conseil du 24 mars 1687, le décret du 6 octobre 1793 (15 vendémiaire an II), les actes du gouvernement des 2 février 1803 (13 pluviôse an XI), 21 juin et 8 octobre 1810, les ordonnances des 14 août 1816 et 4 janvier 1822, la loi du 6 mai 1841, l'ordonnance du 2 juillet 1843, abrogée par le décret du 28 mars 1852, enfin le décret du 7 juin 1852, contiennent sur cette pêche un grand nombre de dispositions, dans le détail desquelles nous ne pouvons entrer.

938. La pêche du corail est soumise aussi à des règles qu'il appartient à l'administration publique de déterminer.

D'anciens règlements, renouvelés par l'arrêté du 17 jan-

vier 1801 (27 nivôse an IX), et par une loi du 7 mai 1802 (17 floréal an X), avaient attribué le produit de cette pêche à une compagnie privilégiée, ce moyen paraissant le plus approprié à la branche d'industrie qu'il s'agissait de mettre à profit; mais ils sont restés sans exécution. Ceux qui s'y livrent dans les lieux où la France a un droit exclusif sont seulement assujettis au payement d'une rétribution et aux mesures de police que les circonstances rendent nécessaires.

TITRE VIII.

DES PRIVILÉGES RÉSULTANT DES CONTRATS MARITIMES.

939. Les divers contrats maritimes qui ont fait l'objet des titres précédents peuvent donner naissance à des créances dont nous avons indiqué les effets, autant que le besoin l'exigeait et que l'ordre des matières le permettait.

En principe, ces créances ne sont pas d'une nature différente des autres dettes commerciales, qui, fussent-elles privilégiées, ne donnent point le droit de suivre les objets ou marchandises qui y sont affectés dans les mains des tiers ac- Nap.
quéreurs de bonne foi, et, comme ce n'est que dans le cas 2119.
d'insolvabilité d'un débiteur que ses créanciers ont intérêt à réclamer ou à se contester réciproquement un rang de collocation, nous pourrions nous borner à en parler dans la sixième partie, en traitant des faillites.

Néanmoins l'intérêt du commerce maritime a fait établir, en ce qui concerne les navires, des règles spéciales, qui font exception au droit commun relatif aux biens meubles. Quoique ces règles ne s'étendent pas au fret et au chargement, l'analogie des matières et le désir de réunir dans la même partie ce qui concerne les contrats maritimes nous portent à nous en occuper simultanément.

Ce titre sera donc divisé en quatre chapitres. Le premier traitera des diverses créances sur les navires et de leurs effets; le second, des priviléges sur le fret; le troisième, des

priviléges sur le chargement; le quatrième, de l'extinction de ces priviléges.

CHAPITRE PREMIER.

Des diverses créances auxquelles les navires sont affectés et de leurs effets.

Nap. 2092. **940.** Un navire est, comme tous les biens d'un débiteur, affecté au payement de ses dettes. Les créances doivent être considérées dans leur nature, qui les rend privilégiées ou non privilégiées; dans les droits qu'elles donnent aux créanciers, soit à l'égard du débiteur, soit à l'égard des tiers, soit entre eux, lorsque le prix entier paraît insuffisant pour les payer tous.

Nous allons nous occuper dans ce chapitre de ces différents rapports. Dans la première section, nous ferons connaître de quelle manière un navire est affecté aux dettes de celui à qui il appartient; dans la seconde, comment l'acquéreur peut purger les droits des créanciers; dans la troisième, d'après quel ordre ceux-ci doivent être colloqués; la quatrième sera destinée à offrir quelques règles relatives aux droits sur les débris des navires naufragés.

SECTION PREMIÈRE.

De quelle manière un navire est affecté aux dettes de celui à qui il appartient.

941. Nous avons vu, nos 608 et suivants, dans quels cas et dans quelles formes des créanciers pouvaient faire opérer la saisie et la vente forcée d'un navire. Mais, par une dérogation au droit commun que nous avons indiquée n° 918, le navire, même après que le débiteur s'en est dessaisi en vertu d'un titre par lequel il en a transféré volontairement la propriété à un acheteur de bonne foi, ne cesse pas d'être affecté aux droits des créanciers du vendeur, jusqu'à ce que le nouveau propriétaire ait purgé son acquisition de la manière expliquée dans la section suivante.

Il suffit que la créance ait une date certaine et antérieure à celle de l'acte translatif de propriété, quelle que soit d'ailleurs

son origine, quelque étrangère qu'elle puisse être aux opéra-
rations commerciales. Mais, lorsque plusieurs créanciers sont
en concurrence, on préfère ceux qui sont privilégiés, et Nap.
parmi ces derniers ceux à qui la loi accorde une faveur parti- 2096.
culière. Si le navire appartient à plusieurs, la part de chacun
est affectée à ses dettes extrasociales, mais seulement après
que les créanciers de la communauté, privilégiés ou non, ont
été satisfaits : c'est une conséquence des principes sur les
sociétés que nous développerons dans la cinquième partie.

Ces notions indiquent la division de cette section en deux paragraphes : le premier fera connaître quelles sont les dettes privilégiées sur les navires; le second, quel est le sort des dettes non privilégiées.

§ I[er].

Quelles sont les dettes privilégiées sur les navires.

942. Nous suivrons dans ce paragraphe l'ordre naturel des événements qui peuvent donner naissance aux priviléges; c'est dans la troisième section qu'en traitant de l'exercice des droits des divers créanciers, nous ferons connaître dans quel rang ils doivent être colloqués.

Ces priviléges sont : les frais de justice, ceux du trésor
public, les frais de garde et entretien du navire; ceux des
constructeurs, des vendeurs, des personnes qui ont fait des
réparations au navire ou fourni des magasins pour les agrès,
les loyers de gens de mer, les fournitures de victuailles, les
engagements que produit la charte-partie, les emprunts à la
grosse, la prime d'assurance. Comme ils n'appartiennent qu'à
la classe de ceux qu'on appelle priviléges sur certains meu- Nap.
bles, sans apporter aucun changement à l'application des 2102.
principes du droit commun sur les priviléges généraux que Nap.
nous indiquerons en traitant des faillites, nous nous borne- 2101.
rons à donner ici des notions sur ce qui est spécialement
relatif aux contrats maritimes qui ont fait l'objet des titres
précédents.

En faisant connaître, n° 954, l'ordre de ces priviléges, nous indiquerons comment le droit de créance doit être établi.

ART. Ier. — *Des sommes dues pour construction, vente, réparations de navires, ou pour le magasinage des agrès.*

943. Lorsque le propriétaire d'un navire l'a fait construire, on doit distinguer, comme nous l'avons fait n° 602, s'il a employé des fournisseurs ou des ouvriers qu'il a médiatement ou immédiatement engagés, ou s'il a traité à forfait avec un entrepreneur de constructions : dans le premier cas, les ouvriers acquièrent non-seulement un privilége sur le navire,
Com. 191. mais encore une action personnelle contre celui qui l'a fait construire; dans le second, l'entrepreneur seul acquiert cette double action, et les ouvriers employés par lui, qui n'ont aucune action personnelle contre celui pour qui le navire a été construit, ont un privilége sur ce navire, lorsque le fait qu'ils ont connu le traité entre l'entrepreneur, de l'ordre duquel ils travaillaient ou faisaient des fournitures, et celui qui avait commandé le navire, n'est pas constaté d'une manière certaine et suffisante pour leur ôter l'exercice de leurs droits sur un objet qu'ils ont dû croire la propriété de l'entrepreneur et qui est le produit de leur industrie (1). Celui pour qui le navire a été construit ne pourrait dans ce cas se mettre à l'abri de leurs poursuites qu'en purgeant leurs droits dans la forme que nous indiquerons dans la section suivante. Si au contraire il est reconnu et constaté qu'ils ont connu le marché entre le constructeur et celui qui a commandé le navire, de manière à les rendre non recevables contre ce dernier, ils
Nap. 1798. n'ont d'action contre lui que pour ce qu'il peut devoir à l'entrepreneur. Ce que nous avons dit, n° 602, suffit pour démontrer que celui dont les matériaux auraient été employés sans son consentement pour construire un navire pourrait exercer les mêmes priviléges que s'il avait fourni volontairement des matériaux pour cette construction.

Lorsque le navire a été acheté, le vendeur conserve un privilége pour le prix ou la partie du prix qui lui est dû. S'il arrivait que celui qui a fait construire un navire, sur lequel les

---

(1) Rej. 30 juin 1829, D. 29, 1, 283.

ouvriers et les fournisseurs ont des droits qui n'auraient pas encore été purgés, le vendît, ces créanciers devraient nécessairement être préférés au vendeur pour ce qui leur est dû sur le prix représenté ou à représenter par l'acheteur.

Un navire, depuis qu'il a été construit ou acheté, a pu avoir besoin de réparations : les sommes dues pour cet objet ne sont pas moins privilégiées que celles qui seraient dues pour la construction.

Les frais de magasinage des agrès et apparaux du navire Com.
sont également privilégiés, sauf une modification que produit 191.
la nature des choses. Si ces agrès sont réunis au navire, les frais sont considérés comme privilégiés sur le corps et armement, sans qu'on puisse en les divisant faire une distraction au profit du locateur : c'est la suite de ce que nous avons dit n° 599. Mais, tant qu'ils sont déposés dans ses magasins, il
peut exercer sur eux un privilége particulier, conformément Nap.
aux principes généraux sur les locations. A son égard les 2101.
agrès forment un principal, et il a pu ne louer ses magasins que par suite de la garantie qui lui était offerte.

Art. II. — *Des sommes dues aux gens de mer pour leurs loyers.*

944. Nous avons vu, n° 673, que les gens de mer, quel que soit leur grade, lorsqu'ils sont engagés au voyage ou au
mois, acquièrent par suite de leurs engagements, indépen- Com.
damment de leur droit exclusif sur le fret, un privilége sur le 191, 271.
navire au service duquel ils sont attachés. On ne pourrait, sous le prétexte que ce fret leur offre une garantie suffisante, les repousser d'une distribution du prix provenant du navire ou de ses débris, parce que celui qui a une double action pour obtenir son payement est libre de choisir celle qu'il croit la plus utile, et même d'exercer l'une et l'autre simultanément. Quant aux matelots engagés au fret ou au profit, ils n'ont rien à prétendre sur le navire : on a vu, n° 692, les motifs de cette différence.

Mais tous les priviléges attachés aux loyers des matelots ne s'appliquent qu'à ceux qui sont dus pour le dernier voyage;

les autres seraient considérés comme des créances ordinaires.

Art. III. — *Des sommes dues pour victuailles.*

Com. 191. **945.** Les fournitures faites au capitaine pour la nourriture des gens de mer sont aussi privilégiées sur le navire. L'armateur étant obligé de nourrir son équipage, les motifs de ce privilége se font aisément sentir. Il faut toutefois remarquer que l'ordre ou le consentement du capitaine est nécessaire, et que les fournitures faites sans cette précaution ne pourraient créer un droit quelconque contre l'armateur, et par conséquent un privilége sur le navire, à moins que le fournisseur ne prouvât qu'il n'y avait pas encore ce qu'on appelle en termes de marine *marmite à bord*, et que l'armateur aurait été obligé de faire cette même dépense.

Art. IV. — *Des obligations dérivant de la charte-partie.*

Com. 191, 280. **946.** Le navire est affecté par privilége aux obligations que le fréteur a contractées par la charte-partie. L'inexécution de ces engagements peut avoir lieu, soit lorsque par un fait ou une faute dont le fréteur est tenu le transport ne s'effectue pas, soit lorsque les objets chargés n'arrivent point à leur destination, tant parce que le capitaine en aurait disposé pour les besoins du navire, que parce qu'il les aurait perdus, détournés, ou que par toute autre faute de sa part il n'en ferait pas la remise à la fin du voyage. Dans le premier cas les dommages-intérêts dont nous avons parlé n[os] 709 et suivants, dans le second les sommes dues pour prix des objets non représentés et les dommages-intérêts qui pourraient être adjugés quand cette non-représentation est le résultat d'un délit ou d'une faute du capitaine, sont privilégiés sur le navire.

Il n'est pas nécessaire, dans ce dernier cas, que les chargeurs justifient que le prix des objets non représentés, ou la détérioration qu'ils ont éprouvée, a profité au navire ou à son armateur. Fût-il évidemment démontré que le capitaine seul en a profité ou qu'il en a détourné le prix à son avantage, le

navire n'en serait pas moins affecté par privilége pour le remboursement de leur valeur, sauf l'action de l'armateur contre le capitaine. Il en est de même de la portion contributive dans les avaries communes, qui doit être supportée par le navire et le fret, chacun en droit soi, comme nous l'avons vu n° 745.

Art. V. — *Des obligations produites par les emprunts faits pour les besoins d'un navire.*

947. Ce que nous avons dit de l'objet du prêt à la grosse fait assez connaître comment cette espèce de créance, et même, dans les cas où le contrat n'a qu'une exécution partielle, les sommes qui doivent être payées au prêteur à titre Com. d'indemnité, les capitaux et les intérêts légaux qui doivent lui 191, être restitués, sont privilégiés sur le navire qui y a été af- 320. fecté, pourvu que les formalités prescrites aient été observées dans les délais déterminés.

On doit considérer aussi comme privilégiées les sommes que le capitaine aurait empruntées purement et simplement dans les cas de nécessité dûment constatée. Nous avons vu, nos 631 et 644, qu'il peut dans ces cas s'aider de tous les moyens pour pourvoir aux besoins du navire, et ce serait en quelque sorte paralyser indirectement cette faculté d'emprunter purement et simplement que de priver le prêteur d'une garantie qui le plus souvent détermine sa confiance.

Art. VI. — *Des obligations qui naissent de l'assurance.*

948. Par suite du privilége accordé au constructeur ou vendeur, la convention d'assurance donne à l'assureur un privilége sur le navire qu'il a assuré pour la prime qui lui est due relativement au dernier voyage, et même ce privilége nous semble devoir garantir le payement du demi pour cent Com. qu'il a droit d'exiger pour inexécution totale ou partielle de la 191. convention. Ce sont des obligations contractées pour la conservation de la chose, qui doivent jouir d'un privilége analogue à celui de cette dernière espèce de créance.

§ II.

Des dettes non privilégiées sur les navires.

949. Les priviléges peuvent s'éteindre quelquefois sans que la créance cesse pour cela d'exister. Dans ce cas, les créanciers n'ont pas d'autres droits que ceux de créanciers qui n'ont jamais été privilégiés : ils ne forment point une classe intermédiaire; ils retombent dans celle des créanciers ordinaires, et ne peuvent plus être admis qu'à une contribution avec ces derniers sur ce qui reste après que les privilégiés sont satisfaits. Nous verrons même dans la sixième partie qu'ils n'ont plus contre le tiers acquéreur des objets affectés à leurs droits l'action réelle qui était la base de leur privilége, et qu'ils peuvent seulement, s'il est débiteur de quelques sommes envers celui dont ils sont créanciers, faire des saisies-arrêts, et provoquer une contribution dans laquelle cet acte de diligence ne leur donne aucun autre droit privilégié que celui de réclamer les frais par eux faits pour y parvenir. Le vendeur lui-même n'est pas excepté de cette règle.

Il suit de ces principes que toute créance qui n'est pas privilégiée sur un navire, soit parce que jamais elle n'a eu cette qualité, soit parce qu'elle en a perdu les avantages, vient en concurrence, sous le nom commun de dette non privilégiée, quelle que soit son origine. Ainsi le vendeur, dont le rang a été pris par le prêteur à la grosse dans le cas prévu n° 918, ne peut se présenter que comme créancier ordinaire. Mais il
Com. y a cela de particulier au droit commercial, que les créan-
197. ciers, même non privilégiés, ont un droit de suite sur le navire vendu, tant que le nouveau propriétaire n'a pas rempli les formalités dont nous parlerons dans la section suivante.

SECTION II.

Comment peuvent être purgés les droits des créanciers sur un navire.

950. Pour bien connaître les moyens à l'aide desquels le tiers acquéreur d'un navire peut se mettre à l'abri du droit de suite dont nous venons de parler, il faut distinguer si la vente a été forcée ou volontaire.

Lorsque la vente a été forcée, les droits de l'adjudicataire Com. 197.
à la propriété deviennent irrévocables; il ne doit que le prix
de son adjudication, sur lequel les créanciers exercent leurs
actions, comme nous le verrons dans la section suivante.

Il en est autrement quand la vente est volontaire; mais il importe de bien déterminer le caractère distinctif entre la vente en justice et la vente volontaire, quoique quelquefois autorisée par le juge.

La vente en justice est non-seulement celle qui a lieu par suite de la saisie d'un créancier dans les cas indiqués n° 608, mais encore celle que la qualité de certains propriétaires oblige à faire à l'audience des criées dans les cas indiqués n° 616. On ne pourrait toutefois donner ce nom à la vente qu'un propriétaire de navire ferait ordonner à titre de licitation; on n'y verrait qu'une vente volontaire.

En ce qui concerne la vente volontaire, on distingue si
lors du contrat le navire était dans le port, ou s'il était en Com. 193.
voyage. Lorsque la vente a été faite le navire étant dans le
port, les créanciers du vendeur, privilégiés ou non pour cause antérieure à la date de l'acte translatif de propriété, peuvent poursuivre leur payement et exercer leurs droits sur ce navire, jusqu'à ce qu'il ait fait un voyage en mer, sous le nom et aux risques de l'acheteur, sans opposition de leur part entre les mains de ce dernier. Si le contrat de vente n'a pas une date certaine, toutes les obligations que le vendeur peut souscrire avant l'accomplissement du voyage, c'est-à-dire jusqu'à l'époque où le navire est entièrement purgé, grèvent ce même navire. La mauvaise foi du vendeur ne vicierait pas ses obligations, si on ne prouvait pas la complicité du possesseur de la créance.

Un navire est, pour l'application de cette disposition, ré- Com. 194.
puté avoir fait un voyage lorsqu'il est constaté, de la manière
déterminée par les règlements généraux ou locaux sur les congés et expéditions des navires, qu'il est parti d'un port et qu'il est arrivé dans un autre au moins trente jours après son départ. Mais on ne considérerait pas comme voyage, quelque

temps qu'il se fût d'ailleurs écoulé, le fait du départ d'un navire qui n'irait dans un port voisin que pour se faire radouber : ce seraient là plutôt des préparatifs pour le voyage entrepris que le voyage lui-même.

Quelles que soient les causes qui auraient pu faire relâcher ou débarquer dans un port autre que celui du départ pendant cet espace de trente jours, la navigation qui n'a pas eu cette durée n'est point comptée ; mais aussi peu importe la plus ou moins grande distance du port d'arrivée à celui du départ, pourvu que l'intervalle des trente jours se trouve exactement écoulé entre celui du départ d'un port et de l'arrivée dans un autre.

Cependant, comme les navires peuvent avoir une destination qui les oblige à des débarquements ou à des relâches fréquentes, telles que celles que l'on a désignées sous le nom de *caravane*, sans qu'un intervalle de trente jours puisse s'écouler pendant la durée de l'un de ces voyages pris séparément, le navire est encore présumé avoir fait un voyage, s'il ne revient dans le port d'où il est parti que soixante jours après son départ : dans ce cas, il n'est point nécessaire qu'il justifie de relâche, de débarquement ou d'arrivée à un autre port.

Mais ces règles ne peuvent s'appliquer qu'à la navigation au cabotage, dont nous avons fait connaître les caractères n° 600. La nature des voyages de long cours commande d'autres mesures pour que les droits de l'acquéreur ne soient pas trop longtemps incertains, et qu'il ne puisse pas aussi retenir arbitrairement le prix de son acquisition, sous prétexte d'oppositions possibles de la part des créanciers du vendeur. Il n'est pas nécessaire que le navire soit arrivé à sa destination, ni à plus forte raison rentré au port de départ ; il suffit qu'à la circonstance d'une expédition pour voyage de
Com. long cours se réunisse celle qu'un espace de plus de soixante
194. jours s'est écoulé depuis le départ du navire, pour que l'acquéreur ait purgé les droits, quels qu'ils soient, d'autres créanciers du vendeur.

Lorsque la vente a été faite pendant que le navire était en

voyage, c'est-à-dire dans l'intervalle écoulé entre le moment où le capitaine a pris ses expéditions et celui où il est rentré dans le port du départ, le navire est toujours réputé, à l'égard des créanciers du vendeur, avoir continué d'appartenir à celui-ci. Quelle que soit la durée ou continuation de ce voyage après l'époque de la vente, l'acquéreur ne peut purger les droits des créanciers qu'en faisant, après l'arrivée ou retour, une expédition du navire à son nom, à ses risques, et avec toutes les conditions que nous avons expliquées. Com. 193, 196.

Dans tous les cas que nous venons d'indiquer, les droits des créanciers sont purgés, sans qu'ils puissent éviter la rigueur de ce principe en prétendant que la vente et les circonstances qui l'ont suivie leur ont été inconnues. C'était à eux de veiller à la conservation de leurs droits.

Tant que ces droits n'ont pas été purgés par ce moyen, les créanciers peuvent former opposition entre les mains de l'acheteur. Celui-ci, à moins qu'il ne préfère acquitter intégralement les créances pour lesquelles a été faite cette opposition, est obligé, même quand il aurait payé le vendeur, et sauf son recours contre celui-ci, de rapporter le prix de son acquisition aux opposants; sinon, il peut être dépossédé par l'effet de la saisie et vente forcée que les créanciers ont droit de poursuivre, comme si le navire était toujours la propriété de leur débiteur. Il peut aussi, au lieu d'offrir aux poursuivants le rapport du prix d'achat, déclarer qu'il leur en fait abandon. Cette déclaration, faite au greffe du tribunal civil et signifiée aux poursuivants, l'affranchirait de toutes poursuites, puisqu'elle éteindrait l'action réelle qui seule existe contre lui. Nap. 2172, 2174.

Mais lorsque l'acheteur offre aux créanciers le rapport du prix, s'il ne suffit pas pour les satisfaire en totalité, ils peuvent attaquer la vente pour cause de fraude, et, s'ils justifient leur allégation, faire déclarer que le navire n'a pas cessé d'appartenir au débiteur, sur qui ils en poursuivront ensuite la saisie et la vente forcée. Com. 196.

Tout ce que nous avons dit dans cette section s'applique-

rait, suivant l'observation que nous avons faite n° 941, à une portion du navire, comme au navire entier.

SECTION III.

De la collocation des créanciers sur les navires.

951. On peut distinguer, en ce qui concerne la collocation des créanciers sur les navires, la manière dont elle peut être provoquée et s'opérer, et l'ordre dans lequel les créanciers doivent être rangés; nous en ferons l'objet de deux paragraphes distincts. Nous devons cependant faire observer qu'il pourrait arriver qu'un revendiquant qui n'aurait pas formé sa demande dans le délai de trois jours, ainsi qu'il a
Com. 210. été dit n° 615, exerçât son droit par opposition sur le prix. S'il fait juger que la revendication est fondée en totalité, ce prix lui est attribué, et il n'y a plus lieu à distribution. S'il fait juger que son droit est fondé pour partie, le prélèvement en est ordonné à son profit, et le surplus seul forme la matière d'une distribution.

On doit aussi remarquer que, si par l'insuffisance des fonds
Nap. 2097. Com. 191, 213. à distribuer une classe de privilégiés se trouve ne pouvoir être entièrement satisfaite, chacun de ceux qui la composent est payé par une contribution proportionnelle à ce qui lui est dû.

§ Ier.

Comment est provoqué l'ordre des créanciers.

952. Lorsque la vente a été volontaire, nous venons de dire que les créanciers pouvaient former opposition entre les mains de l'acheteur qui n'a pas purgé leurs droits, et exiger qu'il rapporte le prix de son acquisition, sauf, s'il l'a em-
Nap. 1251. ployé à l'acquittement de quelque dette privilégiée, à invoquer la subrogation légale dont nous avons parlé n° 219. Cet acquéreur est dans ce cas un véritable tiers saisi, tenu de rapporter son prix, pour être distribué suivant les règles du droit commun. Lorsque la vente a été faite en justice, le prix
Com. 209. dû par l'acheteur doit être versé par lui, soit entre les mains du poursuivant, s'il n'a pas reçu d'opposition dans les vingt-

quatre heures, soit au greffe du tribunal de commerce, suivant les distinctions que nous avons établies n° 664.

953. La demande aux fins de distribution peut être for-
mée par le poursuivant, lorsqu'il y a eu une vente forcée;
par l'opposant ou le tiers saisi, lorsqu'il s'agit de distribuer Com.
le prix d'une vente volontaire; et, dans l'un et l'autre cas, 213.
par le saisi, intéressé à ce que sa libération soit effectuée.
Celui qui intente la demande somme les créanciers opposants Proc.
de produire au greffe leurs titres de créance, et, faute par 656,
eux d'avoir fait cette production dans les trois jours qui sui- 659.
vent la sommation, ils sont exclus de la distribution du prix.
Cette distribution a lieu devant le tribunal civil, qui doit ob-
server, autant que la nature des choses le permet, les formes Proc.
ordinaires de la distribution par contribution. 656.

§ II.

Dans quel ordre les créanciers doivent être colloqués.

954. Les priviléges étant des causes légitimes de préfé-
rence d'un créancier sur les autres, il est constant que les
privilégiés doivent être colloqués avant les non-privilégiés; Nap.
s'il y a plusieurs privilégiés, l'ordre entre eux doit être dé- 2096,
terminé par la faveur de la créance; parmi ceux qui méritent 2097,
une égale faveur, il doit y avoir concurrence. Ces principes Com.
sont la base de ce que nous allons dire dans ce paragraphe. 191, 214.
L'ordre des priviléges et la manière dont ils doivent être justifiés étant inséparables, nous les réunirons en parlant de chaque espèce de créances.

Au premier rang sont les frais de justice, taxés dans les formes déterminées par le Code de procédure civile et le règlement du 16 février 1807, et constatés par un état qu'arrête le président du tribunal de commerce. On ne doit point distinguer leur qualité d'ordinaires ou d'extraordinaires; il suffit, pour qu'ils aient droit au privilége, qu'il en soit résulté la vente du navire : il ne faut point confondre avec cette espèce de frais, ni placer au même rang, ceux que chaque créancier a faits particulièrement pour parvenir à l'adjudica-

tion de sa créance ; ces frais suivent le sort de la collocation du créancier.

Au deuxième rang sont placés les droits dus au trésor public ou aux agents de l'administration maritime, connus sous les noms de pilotage, tonnage, cale, amarrage, bassin ou avant-bassin, et autres de même nature, sur lesquels nous avons donné quelques notions n° 712, tels qu'ils sont constatés par les états, contraintes ou quittances des receveurs, dont la qualité suffit pour donner la légalité à cette justification.

Au troisième rang sont, si le navire a été vendu dans le port, les gages du gardien et les frais de garde du navire depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente. Ils ne sont placés qu'après les droits dont nous venons de parler, parce que le seul fait de l'entrée dans le port rend ceux-ci exigibles. Le montant des gages du gardien et des frais dont il s'agit doit être justifié par un état arrêté par le président du tribunal de commerce, qui ne se borne pas à les constater, comme il le fait pour les frais de justice déjà taxés, mais qui peut lui-même en fixer le montant et réduire ce qu'il y trouve d'exagéré, sauf recours contre sa décision.

Au quatrième rang sont les loyers des magasins où ont été déposés depuis l'arrivée du navire les agrès ou apparaux, conformément à l'état arrêté ou réglé par le président du tribunal de commerce, de la manière qui vient d'être indiquée.

Au cinquième rang sont les frais d'entretien du navire et de ses agrès et apparaux depuis son entrée dans le port au retour du dernier voyage, aussi constatés par un état arrêté par le président du tribunal de commerce.

Au sixième rang sont les gages et les loyers du capitaine et des gens de l'équipage employés au dernier voyage, sans
Com. préjudice de leurs droits exclusifs sur le fret, comme on l'a
271. vu n° 673. Les sommes dues sont constatées par les rôles d'armement et de désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime.

Au septième rang sont les sommes empruntées ou le prix des marchandises vendues par le capitaine pour les besoins

du navire pendant le dernier voyage, comme nous avons vu, nos 631 et 644, qu'il en avait le droit. Ce privilége est fondé sur la présomption que, si ces dépenses n'avaient pas été faites, le navire n'aurait pas achevé sa navigation, et ce motif les fait préférer aux sommes prêtées avant le voyage, qui n'ont que le neuvième rang. Ces créances doivent être justifiées par des états qu'arrête le capitaine, et par les procès-verbaux constatant la nécessité de ces ventes ou emprunts. Lorsqu'ils ont été faits à différentes époques, mais pendant le même voyage, les motifs qui les occasionnent commandent que le dernier créancier soit préféré à l'avant-dernier, de la Com.
manière et sous les modifications que nous avons indiquées 323.
no 919. Cependant, si les billets ou contrats à la grosse, quoiqu'à des dates différentes, avaient pour objet une réparation unique, exigeant des dépenses considérables et nécessitant l'intervention de plusieurs prêteurs, il n'y aurait plus lieu à la préférence chronologique, parce que le motif qui la détermine n'existerait plus. Ce ne serait là qu'un seul prêt, fait, si l'on veut, par diverses personnes, mais qui, s'appliquant à une même dépense, serait aussi un seul prêt dans son objet. Ainsi un capitaine, qui, autorisé à emprunter pour les besoins de son navire une somme déterminée, souscrirait en faveur de diverses personnes des contrats à la grosse à des dates différentes pour remplir l'emprunt autorisé, ne conférerait pas au dernier prêteur plus de droits qu'au premier; tous auraient concurremment un privilége égal.

Au huitième rang sont les sommes dues au vendeur et aux ouvriers employés à la construction, et le montant des réparations, équipement et armement, faits pour le voyage qui suit immédiatement l'achat ou la construction du navire. On ne fait point de ventilation, pour distinguer le corps du navire, dans l'état où il était lors de la vente, d'avec les réparations qui y ont été faites et les apparaux qui y ont été ajoutés, de manière à colloquer le vendeur sur l'estimation de la valeur primitive, et les fournisseurs et ouvriers sur la plus-value; ils viennent tous en concurrence sur le prix entier. La créance

du vendeur doit être constatée par un acte ayant date certaine; celles des ouvriers le sont par mémoires ou factures; peu importe d'ailleurs qu'ils aient fourni ou travaillé par les ordres ou pour le compte du propriétaire et de ses agents, ou qu'ils aient été employés par un entrepreneur à forfait : cette distinction n'est utile, comme nous l'avons vu n° 943, que lorsqu'il s'agit d'examiner s'ils doivent avoir une action personnelle contre le propriétaire; elle n'a aucune influence sur la question de privilége. Mais ce privilége n'existe qu'autant que le navire n'a point encore fait de voyage depuis la vente ou la construction; car dans ce dernier cas le huitième rang est occupé par tous ceux qui ont fait des travaux ou des fournitures d'objets pour radoub, armement et équipement, pour victuailles et nourriture données avant le départ au capitaine ou aux matelots, par ordre du capitaine, lorsque l'armateur n'est pas sur les lieux. On ne peut, par aucune raison d'analogie, étendre ce privilége à ceux qui auraient fourni des sommes d'argent, quoique pour les mêmes objets. Ces prêteurs ont dû, suivant ce que nous avons dit n° 219, se faire subroger aux droits de ceux que leur argent servait à payer, s'ils voulaient être substitués à leur privilége, ou bien ils devaient prêter à la grosse. Mais, s'ils ne sont ni dans l'un ni dans l'autre cas, ils ne peuvent prétendre aucun privilége.

Au neuvième rang sont colloquées, suivant le mode et les principes expliqués n° 919, les sommes prêtées à la grosse sur les corps, quille, agrès et apparaux du navire, pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ, sans distinction du capital et du profit maritime, comme nous l'avons vu n° 896. Les motifs qui font placer ces prêteurs après les vendeurs, constructeurs, fournisseurs et ouvriers, pour réparations, sont une modification à la règle générale, dont on a vu, n° 918, l'application aux prêts à la grosse sur des
Com. marchandises. C'est la conséquence de la règle spéciale pour
196. les navires, qui veut que les créanciers y conservent un droit de suite. L'utilité d'un prêt à la grosse fait avant le départ

ne commençant qu'à l'instant où le navire met à la voile, c'est à ces vendeurs, constructeurs, etc., que l'existence du navire est due, existence sans laquelle il n'y aurait pas de matière affectée au prêt. Le privilége du prêt à la grosse ne s'appliquerait pas au prêt renouvelé, c'est-à-dire à celui qui, à la fin du voyage, est laissé, capital et profit maritime, dans Com. 323.
les mains du capitaine, pour produire, ainsi cumulé, un nouvel intérêt. Un pareil emprunt ne pourrait même être légitime, de la part du capitaine, qu'après une autorisation formelle du propriétaire.

Au dixième rang sont les primes des assurances faites pour le dernier voyage sur les corps, quille, agrès et apparaux, ainsi que sur l'armement et l'équipement du navire, dûment constatées par la police ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances, lorsque ces primes n'ont pas été payées ou que la police n'a pas été quittancée; car, si elle l'a été purement et simplement, un écrit, même avec date certaine, ne serait point admis pour prouver le contraire, les contre- Nap. 1321.
lettres n'ayant aucun effet contre les tiers. Mais, si la police constatait que le payement a été fait en billets qui n'auraient pas été payés, le privilége subsisterait, suivant les règles que nous avons données n° 221.

Au onzième et dernier rang sont les dommages-intérêts que des jugements ou des sentences arbitrales constatent avoir été adjugés aux affréteurs ou chargeurs pour défaut de délivrance des marchandises, pour remboursement des avaries qu'elles ont essuyées par la faute du capitaine ou de l'équi- Com. 190, 280.
page, ou pour inexécution de la charte-partie. Il pourrait, il est vrai, sembler plus convenable que les affréteurs ou chargeurs fussent mis dans un rang supérieur, et même avant les gens de mer, parce que ces pertes ou dommages proviennent souvent du fait de l'équipage; à plus forte raison, qu'ils fussent préférés à ceux qui ont prêté avant le départ. Mais ces considérations cèdent devant la possibilité des connivences entre les chargeurs et le fréteur, par l'effet desquelles on pourrait anéantir les priviléges postérieurs;

d'ailleurs, les gens de mer doivent être encouragés, et les prêts à la grosse sont utiles.

SECTION IV.

Des droits sur les débris d'un navire naufragé.

955. Un navire peut être brisé par l'effet d'un naufrage ou de tout autre accident : il est évident que les créanciers de celui à qui il appartenait peuvent exercer leurs droits sur la valeur des débris, comme ils l'auraient fait sur le prix du navire entier. Mais l'ordre des priviléges n'est pas ici le même que celui dont nous venons de parler. La personne qui a fourni les fonds pour le sauvetage a incontestablement le droit d'exercer un privilége; mais il est limité aux choses sauvées, et il ne s'exercerait pas sur des créances que l'armateur du navire naufragé aurait contre les affréteurs ou chargeurs. Les frais de sauvetage sont préférés à tout, même aux loyers des gens de mer. Ces frais forment une masse spé-
Com. ciale, dans laquelle ces derniers ne prennent part que s'ils ont
259, travaillé; et ce qu'ils peuvent recevoir à ce titre ne s'impute
261. point sur leurs loyers.

Le fonctionnaire public par les soins ou sous la surveillance duquel nous avons dit, nos 643, 840 et 869, qu'il était procédé au sauvetage, est chargé de faire vendre les débris. Sur le prix en provenant, il paye ou fait payer les salaires dus et les autres dépenses que cette opération a rendues nécessaires, suivant le genre de travaux et de soins, sans qu'on puisse appliquer à ceux qui y ont été employés les dispositions de l'article 27 du titre IX du livre IV de l'ordonnance de 1681, qui accordent le tiers à ceux qui trouvent des objets dans la mer. Le surplus est, d'après ses ordres, déposé, en France ou dans les possessions françaises, au trésorier des invalides de la marine, et, en pays étranger, entre les mains du chancelier de consulat ou autres à ce légalement préposés. Les articles 7 et 8 de l'arrêté du 7 mai 1801 (17 floréal an IX) leur accordent pour les soins et la responsabilité qu'exige ce dépôt quinze centimes par cent francs, qu'ils

perçoivent au moment de la remise des fonds à qui de droit. Le reste net est exclusivement affecté au payement des loyers des gens de l'équipage, qui ne sont primés que par les frais de justice faits pour parvenir à régler la contribution. Com. 259.

956. Lorsque les loyers des gens de mer ont été acquittés, le reste est distribué dans l'ordre que nous avons fait connaître n° 954, sous la modification indiquée n° 855, relative au concours entre les prêteurs à la grosse, pour leurs capitaux seulement, et les assureurs, pour les sommes assurées. Com. 331. Mais alors se présente une question dont l'intérêt est sensible. Lorsque les gens de mer ont ainsi été payés sur les débris du navire par préférence à des créanciers qui les auraient primés s'il se fût agi de la distribution du prix du navire entier, ces derniers sont-ils subrogés aux droits des gens de mer pour réclamer le fret, sur lequel ceux-ci auraient pu être payés par privilége? On peut dire dans leur intérêt que, si cet emploi du fret avait eu lieu suivant sa destination spéciale, le produit des débris leur eût fourni une masse de contribution; que les gens de mer qui avaient deux priviléges, l'un sur le fret, l'autre sur les débris du navire, ayant exercé leurs droits sur le produit des débris, ils ont été privés d'une valeur sur laquelle ils eussent pu exercer les leurs; et l'équité semble résoudre la question en leur faveur. On peut répondre cependant qu'il en est de ce cas comme de celui qui se présente fréquemment dans le droit civil, où un créancier a une Nap. 2092. hypothèque générale sur les biens du débiteur, tandis que d'autres n'ont qu'une hypothèque spéciale. Si, par l'effet de la collocation du créancier dont l'hypothèque est générale, le créancier par hypothèque spéciale est privé du prix du bien qui lui était affecté, il n'est pas admis à exercer par subrogation les droits du premier sur les autres biens grevés de l'hypothèque générale. Il semble donc qu'il y a la même raison de décider.

Dans tous les cas où les débris du navire servent à payer des dettes privilégiées, les assureurs, à qui le délaissement

aurait été fait, sont fondés à faire subir à l'assuré la déduction des sommes que ces privilèges prennent sur le montant des débris.

957. Si le navire perdu avait été assuré, les droits et privilèges des créanciers ne pourraient être exercés sur le prix dû par l'assureur, de la même manière et dans le même ordre que seraient exercés leurs droits sur le prix de la vente du navire rapporté par l'acheteur. Cette question, qui n'est pas spéciale pour les assurances maritimes, mais qui peut s'élever dans toutes les autres espèces d'assurances, a été l'objet d'une discussion à laquelle nous nous sommes livré n° 594. Il est nécessaire de s'y reporter.

CHAPITRE II.

Des privilèges sur le fret.

958. Les notions contenues nos 716 et suivants ont appris quand et comment était dû et devait être payé le fret pour le transport des marchandises ou des passagers. Ce fret est dû par celui qui a stipulé dans la charte-partie, quand même il n'aurait agi que comme commissionnaire : c'est la conséquence des principes expliqués nos 563 et suivants.

Mais ce fret, soit qu'il ait été arrêté par opposition ou saisie-arrêt avant d'être payé, soit de toute autre manière, peut faire l'objet d'une distribution entre les créanciers de l'armateur. Il est donc important de connaître quelles dettes sont privilégiées sur son produit.

Nous avons fait observer déjà, n° 673, que les gens de mer avaient, indépendamment de leurs droits sur le navire ou ses
Com. débris, conformément à ce qui a été dit nos 954 et 955, un
259, privilége spécial sur le fret. Les frais faits pour parvenir à la
271. distribution nous paraissent, parmi ceux dont nous avons présenté la nomenclature n° 954, les seuls qui puissent leur être préférés ; les droits de navigation ou autres semblables ne jouiraient pas de cette faveur. Nous ne disons rien de la

contribution aux avaries pour la portion à la charge du fret; sans doute les gens de mer ne seraient point payés avant qu'elle ne fût acquittée, mais cet acquittement est moins une collocation privilégiée qu'une sorte de détérioration morale de la chose, qui la réduit dans sa quotité, et la laisse, seulement pour ce qui en reste, affectée au privilége des gens de mer.

959. Lorsque les gens de mer ont été ainsi payés sur le fret, on rentre dans la règle. Le fret, qui est le fruit civil du navire, est soumis au droit commun pour les fruits des choses saisies. Si le navire a été vendu en justice, il faut distinguer entre le fret acquis avant la saisie et celui qu'il peut acquérir depuis. Il est évident que le fret dû et échu avant la saisie forme une masse distincte de ce navire, qui n'a pu être saisie, comme les accessoires le sont avec l'objet dont ils dépendent. Les créanciers de celui à qui elle est due peuvent se la faire distribuer séparément suivant leurs droits.

Mais un navire saisi peut continuer sa navigation et gagner un fret; conformément à ce que l'on a vu n° 610, ce fret, en tout ce qui excède les dépenses de la navigation et autres créances privilégiées dont il est tenu, se joint au prix de l'adjudication pour être distribué dans le même ordre. Ce que nous avons dit, n° 922, relativement au fret affecté au prêt sur le corps du navire, ne conduit donc pas à la conséquence d'attribuer au prêteur un rang sur ce fret autre que celui que nous avons vu, n° 954, lui être accordé sur le navire. Ce n'est point pour créer un privilége spécial, semblable à celui des gens de mer, mais pour lever un doute qui aurait pu naître de la prohibition d'emprunter à la grosse sur le fret à faire que cette règle a été établie.

960. Nous avons dit, n° 720, que les chargeurs ou affréteurs qui avaient payé au capitaine sans opposition le fret par eux dû, étaient valablement libérés. Les gens de mer ne peuvent dans ce cas les inquiéter, sauf leur recours contre le capitaine. S'ils avaient quelques motifs de suspecter sa

bonne foi, il fallait qu'ils fissent saisir le fret entre les mains des chargeurs, et ensuite, si ceux-ci avaient payé, on pour-
Nap. 1242. rait invoquer les principes expliqués n° 211, qui ne permettent pas de considérer comme valable, à l'égard des saisissants, le payement fait au préjudice d'une saisie-arrêt.

Mais il n'en serait pas de même des cas où l'affréteur, ayant stipulé avec le capitaine une clause pénale, dont l'effet serait de l'affranchir du payement total ou partiel du fret en cas de faute ou autre délit dont ce capitaine est responsable, opposerait cette exception pour refuser de rapporter aux gens de mer le fret stipulé. Ces derniers ont suivi la foi du navire, et ont pu ignorer les conventions particulières qui modifiaient la charte-partie. D'ailleurs, dans l'ordre des priviléges, celui des gens de mer étant placé avant celui des chargeurs pour leurs indemnités, le fret ne peut, à leur préjudice, être absorbé ou diminué par l'effet d'une clause qui leur est absolument étrangère, et qui intervertirait sans leur consentement l'ordre légal des priviléges.

Par la même raison, l'affréteur ne pourrait, au préjudice des priviléges, opposer une compensation entre ce qu'il doit pour le fret et les indemnités ou dommages-intérêts qui lui
Nap. 1295, 1298. sont dus par le capitaine, parce que la compensation ne peut avoir lieu au préjudice des tiers.

CHAPITRE III.

Des priviléges sur le chargement.

961. On entend par chargement toutes choses placées sur un navire pour être transportées à une destination déterminée. Hors le cas où une tolérance fondée sur l'usage laisse aux passagers la faculté de charger leurs effets ou quelques menus objets sans payer de fret, il en est toujours dû un, suivant les règles que nous avons fait connaître n° 789.

Les marchandises chargées sont affectées par privilége au
Com. 280. payement du fret, tant pour leur transport que pour la traversée du passager à qui elles appartiennent, s'il est sur le

même navire. S'il n'y a pas de fret dû particulièrement pour ces marchandises, par exemple lorsqu'elles forment le port permis à ce passager, elles sont néanmoins affectées au payement de ce qu'il doit pour son passage.

Ce privilége l'emporte sur celui de tous autres créanciers, même du vendeur non payé, parce que nous verrons, dans la sixième partie, que lors même que ce dernier serait fondé à exercer la revendication en cas de faillite de l'acheteur, il ne pourrait y être admis qu'en acquittant les sommes dues pour fret, voitures, commissions, assurances et autres frais, ou Com.
en remboursant les sommes payées à ce sujet. Il l'emporte 576.
aussi sur le propriétaire à qui les objets chargés auraient été volés, par suite des principes que nous avons établis n° 272, et parce que le capitaine a traité moins avec la personne qu'avec la chose, à laquelle en général le transport ajoute une véritable valeur. Il passe même avant le privilége du trésor public pour les droits de douanes et autres semblables; car c'est par le transport que les marchandises sont arrivées au lieu où ces droits sont payables.

962. Le chargement est aussi affecté par privilége aux indemnités que le fréteur peut réclamer dans les cas prévus n° 711, et aux réparations d'avaries qu'il aurait causées, ou au remboursement de sa part dans la contribution; car toutes ces dettes sont une conséquence et une suite immédiate des obligations que l'affréteur a contractées en louant le navire; et ce privilége subsiste tant que le capitaine est détenteur des choses ainsi affectées. Mais, comme nous avons vu, n° 619, qu'il ne pouvait refuser de les mettre à terre, sauf à en demander, au moment où elles sont déchargées, le dépôt entre Com.
les mains d'un séquestre volontaire ou judiciaire, il est évi- 306.
dent que, lorsqu'il a usé de ce droit, il conserve son privilége jusqu'à parfait payement, tant qu'elles restent entre les mains du séquestre.

S'il a consenti à les laisser enlever sans prendre cette précaution, il conserve son privilége, même quand les marchan-

dises seraient dans les magasins du chargeur ou du commissionnaire qui est chargé de les recevoir pour le compte de ce
Com. 307. dernier, qu'on appelle *réclamateur*, pendant quinze jours à compter de celui de la livraison. L'effet de cette continuation de privilége se borne à ce que dans le cas de faillite du chargeur le capitaine puisse, pendant quinzaine, être préféré à tous autres créanciers sur les objets qu'il a transportés. Cette préférence n'est pas absolue : s'il était dû des frais pour transport, chargement et déchargement, il y aurait concurrence; et même les frais de magasinage devraient être préférés au fret, tant que les marchandises seraient dans les magasins du locateur, ou tant que ce dernier serait admissible
Nap. 2102. à les suivre, conformément aux règles du droit civil. Mais si le chargeur les avait fait passer en mains tierces, par exemple s'il les avait vendues et livrées ou données en nantissement, le privilége serait éteint. A la vérité, une vente non suivie de tradition ne suffirait pas pour détruire le privilége; il faut qu'il y ait changement de mains, cette circonstance ne permettant plus d'exercer le privilége au préjudice de celui qui a ainsi reçu la chose de bonne foi. On voit par là que si depuis le moment où les marchandises ont été chargées elles avaient été vendues en route, le privilége n'en existerait pas moins, comme si elles étaient restées la propriété du chargeur primitif.

Lorsque le même affréteur a chargé diverses sortes de marchandises par des connaissements différents, le privilége perdu sur celles d'un connaissement ne se reporte pas sur les marchandises d'un autre, quoique faisant partie du même chargement. Au contraire, si la totalité avait été chargée par un seul connaissement, et qu'une partie fût passée en main tierce, le reste des marchandises demeurerait affecté à la totalité du fret, même de la partie aliénée, parce que tout ce qui est compris dans le même acte est soumis solidairement au privilége, quand même il y aurait des prix différents pour chaque chose. Un exemple va rendre ces principes sensibles. Pierre a chargé de l'indigo et du café sur le même navire : le

fret est, pour les deux objets, à 20 fr. le quintal, ou, si l'on veut, il est à 20 fr. pour le café, et à 15 fr. pour l'indigo. Le navire arrivé, le capitaine livre le chargement au consignataire sans exiger le fret; celui-ci vend et livre l'indigo avant la quinzaine. Pour connaître comment le capitaine pourra exercer son privilége, une distinction est nécessaire. Si l'indigo et le café ont été compris dans le même connaissement, le privilége pour chacun de ces objets frappera sur la totalité, et par conséquent le capitaine pourra exercer son action privilégiée sur le café pour tout ce qui lui est dû, même pour le fret de l'indigo. Si, au contraire, l'indigo et le café ont été chargés par deux connaissements distincts, le privilége du capitaine ne frappera sur le café que pour le fret de cette denrée, et il n'aura qu'une simple action personnelle contre Pierre pour le fret de l'indigo vendu. Les mêmes règles s'appliquent aux sommes dues pour contribution aux avaries communes.

965. Le prêteur à la grosse, que nous avons vu n° 918 Com.
être privilégié sur les choses affectées au prêt, à l'exclusion 320.
du vendeur, doit être colloqué immédiatement après ce qui est dû pour le fret et la contribution; néanmoins il pourrait arriver qu'un prêteur sur nantissement lui disputât ce rang.

Ce nantissement ne serait pas sans doute celui par l'effet duquel la chose donnée en gage serait remise entre les mains d'un créancier qui en obtiendrait la détention corporelle; car il est peu présumable qu'en cet état elle puisse être affectée à un prêt à la grosse. Si un emprunteur engageait ainsi des choses dont il n'a plus la libre disposition, de deux choses l'une : ou il aurait distrait le gage des mains de l'engagiste, et alors le prêteur à la grosse serait préféré s'il était de bonne foi; ou le gage serait resté entre les mains de l'engagiste, et alors celui-ci serait préféré. Dans l'un et l'autre cas, la partie lésée Pén.
aura droit d'exercer une action en escroquerie contre le débi- 405.
teur de mauvaise foi.

Mais il peut arriver que le nantissement qui a précédé le

prêt à la grosse ait été purement symbolique. Tel est le cas
Com. 93. où un consignataire, ayant fait des avances sur des marchandises à lui expédiées, a acquis un droit de gage semblable à celui que donne la détention réelle dans le nantissement ordinaire. Tant que ce créancier n'est pas réputé dessaisi du gage, il doit être préféré au prêteur à la grosse, qui est alors dans un cas à peu près semblable à celui où il se trouverait s'il avait prêté sur des marchandises que l'emprunteur aurait faussement affirmé lui appartenir. La seule question susceptible de difficultés consisterait à savoir quand il est réputé saisi ou dessaisi; nous l'examinerons n° 1203.

Les choses affectées au prêt à la grosse pourraient aussi, immédiatement au sortir du navire sur lequel elles ont demeuré pendant le temps des risques, être mises en gage. Le créancier qui les aurait reçues de bonne foi serait préféré au prêteur à la grosse, par la même raison qui fait perdre le privilége du fret lorsque les marchandises sont passées en mains tierces : ce créancier n'a point de droit de suite; c'était à lui de veiller à ce que les choses affectées à son privilége ne fussent pas déplacées et transmises en mains tierces.

964. Nous sommes naturellement conduit à examiner s'il faut, par analogie et par suite de ce que nous avons dit, n° 954, du privilége de la prime sur le navire assuré, conclure que la prime d'assurance sur des marchandises jouit également d'un privilége.

Com. De fortes raisons paraissent s'y opposer. Une disposition
191. formelle déclare privilégiée la prime d'assurance du navire; et le silence du législateur sur celle des marchandises semble annoncer l'intention de ne pas la faire jouir de cet avantage. La raison de cette différence paraît même être expliquée par celle qui existe entre les droits accordés aux créanciers sur les navires de leurs débiteurs, et ceux qu'ils ont sur leurs autres effets mobiliers.

Com. Une disposition non moins formelle a également déclaré
320. que le prêteur à la grosse était privilégié sur les marchandises

affectées au prêt qu'il avait fait; et rien de semblable n'est dit pour la prime due à l'assureur.

La raison de cette différence, indépendamment de ce que la publicité exigée pour le prêt à la grosse ne l'est pas pour la police d'assurance, pourrait encore être expliquée par celle qui existe entre un prêteur et un assureur. Il est de l'essence du prêt que le prêteur fasse crédit à son débiteur; on ne peut prêter sans que l'emprunteur n'ait un terme pour se libérer. L'assureur n'est point dans ce cas; il n'est pas de l'essence de la convention qu'il fasse crédit pour la prime stipulée : c'est donc volontairement, sans y être contraint par la nature des choses, qu'il devient créancier.

L'analogie ne serait pas un argument décisif, car les priviléges sont de droit étroit. Ils sont une exception à la règle par laquelle tous les créanciers d'un débiteur ont des droits égaux sur ses biens; or une exception doit être textuellement prononcée et renfermée dans ses termes; elle ne s'induit pas par conséquence d'un cas à un autre.

Néanmoins les assurances sont d'une grande importance dans le commerce; elles méritent d'être favorisées et encouragées. Si les assureurs exigeaient les primes comptant, peut-être les assurances seraient-elles plus rares, car il y a des circonstances dans lesquelles le taux de la prime est si élevé, que ce déboursé augmenterait singulièrement les charges de l'assuré. D'ailleurs, si les usages ne sont point un obstacle à l'application d'une loi qui les contredirait, ils peuvent être pris en considération en tout autre cas. On ne doit pas heurter des habitudes qui multiplient et facilitent des négociations importantes. En privant les assureurs sur marchandises du privilége pour leur prime, on éloigne les étrangers d'assurer en France, et on s'expose à ce que les Français fassent préférablement des assurances en pays étrangers, où le privilége de la prime est généralement admis.

On peut d'ailleurs ajouter que l'assurance est une mesure qui tend à la conservation de la chose; que la prime due pour cet objet peut donc, sans interprétation forcée, être

considérée comme dette contractée pour la conservation des
Nap. 2102. marchandises, placée par le droit civil au rang des dettes privilégiées. Il ne s'agirait plus, si l'on admet cette opinion, que de déterminer le rang de ce privilége, et l'analogie serait alors d'un grand secours. Il est évident que la prime ne serait pas préférée au fret et à la contribution, car le capitaine est détenteur de la marchandise, ou présumé tel, tant que la quinzaine dont il a été parlé, n° 962, n'est pas expirée. La prime ne doit pas davantage être préférée au prêt à la grosse, par le même motif qui dans l'ordre des priviléges sur le navire place le prêteur avant l'assureur. A plus forte raison ne passerait-elle point avant le consignataire pour ses avances, puisque, indépendamment de ce que nous avons dit n° 963, dans le droit civil même, dont les dispositions sont les seules qui puissent fonder le privilége de la prime, les droits du prêteur sur nantissement l'emportent sur ceux de la personne qui, ayant eu d'abord le même gage, s'en est ensuite dessaisie. La prime se trouvera donc, si on lui accorde un privilége sur les marchandises, avoir le dernier rang, à peu près comme celle de l'assurance du navire; et, dans la réalité, c'est tout ce que peut raisonnablement prétendre l'assureur qui a voulu accorder un terme à l'assuré.

CHAPITRE IV.

Comment se perdent ou s'éteignent les priviléges résultant des contrats maritimes.

965. C'est un principe incontestable que, lorsqu'une dette est éteinte entièrement par l'un des moyens généraux qui ont été expliqués dans le titre II de la seconde partie, le privilége, qui n'est qu'une qualité ou un accessoire de la dette, est également éteint.

Le droit maritime ne peut avoir à cet égard de règle différente du droit commun; mais il ne faut pas perdre de vue la distinction que nous avons faite, n° 240, entre l'extinction de

la dette et l'extinction du privilége dans les cas où l'extinction de la dette résulte de la prescription. Nous avons dit dans les différents titres de cette partie que toutes actions en payement pour fret de navire, gages et loyers des gens de mer, étaient prescrites un an après le voyage fini ; celles pour nourriture fournie aux matelots par l'ordre du capitaine, un an après la livraison ; celles pour fournitures de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement du navire, un an après ces fournitures faites ; celles pour salaires d'ouvriers et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages ; celles en délivrance de marchandises chargées, un an après l'arrivée du navire ; qu'enfin celles qui dérivaient d'un contrat à la grosse ou d'une police d'assurance étaient prescrites après cinq ans à compter de la date du contrat. Com. 433. Com. 432.

Rien ne peut faire que ces prescriptions n'aient produit leurs effets, si les tiers ont intérêt à les invoquer ; toutefois on ne peut empêcher le débiteur d'avouer qu'il n'a pas payé. Il en résultera seulement que celui dont la créance est ainsi reconnue, ne pouvant par cette reconnaissance rentrer dans le privilége attaché à sa créance, ne sera pas fondé à l'exercer au préjudice des tiers dans l'ordre que nous avons indiqué n° 954, mais qu'une fois ces créanciers désintéressés il pourra exercer ses droits contre son débiteur. Nap. 2225.

FIN DU TOME DEUXIÈME.

TABLE

DES

TITRES, CHAPITRES, SECTIONS, PARAGRAPHES ET ARTICLES

CONTENUS DANS CE VOLUME.

SUITE DE LA TROISIÈME PARTIE.

DES CONTRATS COMMERCIAUX AUTRES QUE CEUX DU COMMERCE MARITIME.

QUATRIÈME PARTIE.



FIN DE LA TABLE DU TOME DEUXIÈME.



